STOOM-SPOORWEG-VERVOER

OP JAVA.

MEMORIEN,

DES BETREFFENDE INGEDIEND,

EN

TOELICHTENDE VOORREDE.

LEIDEN,
FIRMA VAN DEN HEUVELL & VAN SANTEN.

1861.



particuliere onderneming te worden in gebruik gegeven, ten einde ze voor hare rekening met rails te beleggen en te exploiteren, dan dat door den Staat rente-verzekering gegeven worde?

Ten tweede: zal worden buiten werking gesteld in 1861, een administrative maatregel tot verwijdering uit Nederlandsch-Indië, waartoe in 1845 werd overgegaan?

Dat zijn alle vragen, waarvan sommige hare beantwoording uit het ontwerp en de toelichting zelve ontleenen en andere hier besproken worden; maar hoe 't zij, het nut van spoorwegen op Java zal wel door niemand, der zake eenigzins kundig, worden betwijfeld. En dat is hier de hoofdzaak. Die aanleg zou een krachtige prikkel zijn tot een tal van verbeteringen. Hetgeen wij op andere eilanden, in andere koloniën hebben zien gebeuren, levert het meest afdoend bewijs van de rijke vruchten, die zulk eene onderneming afwerpt. Men denke hier aan 't geen Cuba geworden is, nadat de doorzettende landvoogd, generaal TACON, voor nu het vierde eener eeuw, aldaar de ijzerbanen heeft aangelegd en aldus het transport op groote schaal bevorderd. Dagteekent niet sedert dien tijd de verbazende ontwikkeling van de suiker-productie aldaar? Ziet men niet aanvankelijk de weldadige uitkomsten van de spoorwegen in de Kaap-kolonie? — Van Britsch-Indië, van Noord-Amerika, als meer bekend, willen wij niet gewagen, ofschoon de uitkomsten ook aldaar van het uiterste belang zijn voor de hooge vlugt van landbouw en handel. Wij zullen een voorbeeld van meer nabij aanhalen, van een eiland in Europa, en dat tot nog voor weinige jaren met al zijne onschatbare hulpbronnen, luttel gewigts in de schaal der nijverheid, scheepvaart en handel legde, en thans, bij de uitbreiding vooral ook van de stoomvaart, meer en meer van belang belooft te zullen worden. Wij bedoelen Korsika, alwaar b. v. de groote voorraad van hout, nuttig voor den scheepsbouw, tot nog niet lang geleden, een dood kapitaal was, uit gemis van transportmiddelen. Sedert 1852 is daarin trapsgewijs verandering gekomen, heeft men dat oude zeer bergachtig eiland met allerlei wegen beginnen te doorsnijden, en zal men daar nu de anomaliën niet meer zien, dat best mast- en timmerhout in het binnenland tot houtskolen of asch wordt verbrand, omdat men buiten magte was het naar de havens te voeren. Wij hebben 't schier ongeloofelijk feit vermeld gevonden, dat uitmuntend masthout van genoemd eiland, dat op de plaats der productie naauwelijks twee franken gold, te Toulon 2000 franken werd waard gekeurd [1]. — Langzamerhand

---

[1] Zie *Revue des Deux Mondes*, van Mei 1861. Etude Forestière van J. CLAVÉ, blz. 470.

VOORREDE.

Gewis was nooit het regeren moeijelijker dan in den tijd, dien wij beleven, en gewis ook was er nooit een tijd waarin zich meerderen tot het regeren, of, omgekeerd, tot het beoordeelen van regeringsdaden, bekwaam achtten dan tegenwoordig het geval is.

De volgende bladen zijn echter geen strijdschrift. Zij, die zich liberaal en zij, die zich behoudend noemen op koloniaal gebied; — zij, die zoo even aftraden en zij, die hen aan het hoofd der zaken vervingen; — zij, die deze verandering toejuichen, betreuren, of zwijgend aanzien, allen kunnen eenstemmig denken, omtrent de beide aangelegenheden, welke het onderwerp der volgende bladen uitmaken.

Vooreerst geldt het hier de vraag: zal de aanleg en exploitatie van spoorweg-vervoer op Java geschieden voor Staats-rekening, dan wel voor particuliere rekening, door middel van concessie, met hulp van den Staat, door verzekering van renten aan de geldschieters?

Hieraan verbinden zich andere vragen, te weten: zullen, zoo de aanleg en exploitatie door middel van concessie, voor particuliere rekening, zal geschieden, meerdere concessiën worden verleend, ter verbinding van meerdere plaatsen en afstanden, terwijl er aanzoek wordt gedaan om *ééne* concessie, voor *één* *zamenhangend* net van stoom- en andere spoorwegen over geheel het eiland? —

Zijn de voorgedragen voorwaarden van concessie, zoo als die hierachter volgen, en toegelicht worden, in haar onderling verband, in alle deelen aannemelijk als punten van uitgang voor te openen onderhandeling, omtrent het verleenen van de gevraagde concessie? —

Zou het, eventueel, meer in het belang van den Staat zijn, dat de aarde-baan, met de noodige kunstwerken voor de aan te leggen wegen, van staats-wege werden daargesteld, om kosteloos aan eene

handelend staatsdienaar moet zijn, weêrhield den Minister van Koloniën ook het initiatief te nemen tot eene voordragt aan Z. M. den Koning, om te vernietigen en buiten werking te stellen de besluiten tot verwijdering uit Ned. Indië, in 1845, door het Indisch Bestuur van dien tijd, ten aanzien van ons, destijds naauwelijks tot ruim 20jarigen leeftijd gekomen, genomen. „De Minister ROCHUSSEN, hoe zeer ook geneigd, die vernietiging aan Z. M. den Koning voor te dragen, had daaromtrent het gevoelen ingewonnen van den nu aftredenden Landvoogd. Het advies van dien hoogen Staatsdienaar was geweest die besluiten niet in te trekken; zou nu de Minister van Koloniën desniettemin de vernietiging voordragen? Neen, nu moest op het verzoek worden teruggekomen bij den nieuw benoemden Landvoogd, die daarop zelfstandig zou beslissen omtrent het al of niet buiten werking stellen dezer Besluiten."

Zijn die inzigten geheel juist? Wordt ten deze niet eene te ruime, te absolute toepassing gegeven aan het begrip, dat de Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië een zelfstandig handelend Staatsdienaar moet zijn? Zullen wij alzoo niet geraken van het eene geheel verkeerde uiterste tot een ander even verkeerd uiterste? van tot nu onlangs geheel *onvermogende* Landvoogden over Nederlandsch-Indië tot *alvermogende?*

Deze bladen zijn niet bestemd eene bijdrage te zijn tot de kennis van ons Staats-regt of van het regerings-beleid over Nederlandsch-Indië; het doel er van is louter en alleen te verhalen wat plaats greep, niet te beoordeelen, noch te veroordeelen; enkel het standpunt in het licht te stellen, waarin beide aangelegenheden, die het onderwerp dezer bladen uitmaken, thans verkeeren.

Op den voorgrond dienen wij te plaatsen de beschouwing dat, terwijl de particuliere nijverheid zich met de onderneming van stoom- en andere spoorwegen kan en wil bezig houden, er tal van werken zijn, die uit hunnen aard daartoe niet of minder geschikt zijn, en die toch ook dringend voorziening vereischen. Heeft de regering middelen en gelden beschikbaar, dan is het raadzaam dat zij de laatstbedoelde werken ter hand neme, en dat zij de spoorwegen aan de bijzondere industrie overlate, want beide cathegoriën van werken te gelijk te ondernemen zal toch hare krachten te boven gaan, de vraag daargelaten of het, in verband met de behoeften van 't moederland, raadzaam zij.

Dat er voor de Directie van burgerlijke openbare werken op Java

zal die staat van zaken aldaar ophouden, en een goed net van wegen als een aderen-stelsel het leven in streken brengen, die tot dus verre, om zoo te zeggen, niets hadden aan hunnen rijkdom, terwijl vaak digt-bij dringende behoefte aan hunne producten bestond.

Dit is 't geval reeds met een betrekkelijk klein eiland in de Middellandsche zee, hoe veel te meer moet dat het geval zijn op een eiland als Java, dat met zijnen tropischen weelderigen wasdom, met zijne nog veel grooter wouden en hooger bergstreken, met zijne veelvuldige producten een beteekenend gewigt in den wereldhandel werpt?

Een nieuwe Landvoogd voor Nederlandsch-Indië is benoemd en op weg naar zijne bestemming. Werd in deze bladen iets geschreven ter toejuiching van de gedane keuze, het zou naar vleijerij zweemen; iets te schrijven ter afkeuring ware al zeer onverstandig, nu die afkeuring den man zou treffen, die geroepen is *zelfstandig* kennis te nemen van twee, ook voor ons personeel, zoo gewigtige aangelegenheden als die, waarover deze bladen handelen. Immers, de Minister van Koloniën was er niet toe te bewegen *thans* hier te lande de door ons gevraagde voorloopige concessie te verleenen, — was er niet toe te bewegen *thans* hier te lande de besluiten van 1845 te vernietigen.

Als een groot, welligt te groot voorstander van het beginsel, dat de Gouverneur-Generaal een zelfstandig handelend staatsdienaar moet zijn, was de Minister van Koloniën ongenegen hier te lande het initiatief te nemen van onderhandelingen omtrent het verleenen van concessie voor den aanleg en de exploitatie van spoorwegen op Java. Hij toch was van oordeel, dat het initiatief daartoe aan den Gouverneur-Generaal is voorbehouden bij het Koninklijke Besluit van 31 October 1852, gepubliceerd bij *Indisch Staatsblad* van 1853, no. 4, welk Koninklijk besluit de Minister beschouwt als eene der zeer weinige verordeningen van vroegeren tijd, waarin het beginsel van zelfstandigheid des Gouverneurs-Generaal van Nederlandsch-Indië gehuldigd wordt. „Wel is waar moet de zending van de Heeren STIELTJES en DIXON geacht worden eenigzins buiten dat Koninklijke besluit te zijn geschied, maar des niet te min is het van kracht gebleven, — het gaat uit van een goed beginsel, — het moet dus gehandhaafd worden; bij gevolg moet gij, ter verkrijging van concessie voor den aanleg en de exploitatie van spoorwegen op Java, beginnen u met den Gouverneur-Generaal te verstaan, althans u tot den Landvoogd te wenden, aan wien het dan zal staan eene voordragt aan het Opperbestuur te doen...."

Dat zelfde beginsel, dat de Gouverneur-Generaal een zelfstandig

verzoek om concessie voorgeslagen wordt. [1]) Aanleg van de aarde-baan en kunstwerken van Staats-wege, om die kosteloos aan concessionnarissen in gebruik te geven, is dus niet noodig, om op Java langs spoorwegen veel goedkooper vervoer te verkrijgen, dan thans langs de gewone wegen. De bestaande middelen van vervoer zijn er zoo gebrekkig en kostbaar, dat iedere stoom-spoorweg over een afstand waarop eene redelijke mate van vervoer is, of in het leven zal geroepen worden, ook zonder dat van Staatswege de aarde-baan en kunstwerken worden aangelegd en kosteloos in gebruik gegeven, goedkoop zal vervoeren, in vergelijking tot de tegenwoordige vrachtprijzen. Volgens het overzigt van den handel te Samarang, gedurende het jaar 1860, uitgegeven door de Handels-Vereeniging aldaar, zijn de transport-kosten in de laatste jaren al meer en meer gerezen, en thans buitensporig hoog. „Naar Soerakarta, een afstand van 67 palen (22 uren gaans) betaalde men in 1855: *f* 15 à 17 voor eene kar; doch van lieverlede is die vracht gerezen, zoodat in 1860: *f* 26 à 28 en op dit oogenblik, Junij 1861, reeds: *f* 30 en meer zelfs betaald wordt, en zelfs tot dien ongehoorden prijs is men niet in staat zich de noodige transportmiddelen te verschaffen. — Hoe drukkend zulk eene hooge vracht, vooral voor grove handels-artikelen, is, zal met een paar voorbeelden opgehelderd worden.

„Eene kar naar Solo laadt 8 kelders genever ter waarde van *f* 11 à *f* 12 elk. De vracht per kelder bedraagt dus *f* 3½, zijnde 30 pCt. van de waarde.

„Idem 20 dozijn bier; waarvan het transport naar Solo derhalve 12 Cts. per flesch beloopt.

„Idem 6½ à 7 pikols ijzer. Elke pikol wordt bijgevolg bezwaard met eene vracht van *f* 4 à 4½, zijnde voor Engelsch ijzer, waarvan de marktwaarde *f* 6½ à *f* 7 bedraagt, 60 pCt. van de waarde. — Aan het opvoeren van machinerien en bouwmeterialen is dus bijna niet meer te denken.

„Voor producten moet van Soeracarta en Djocjocarta *f* 2 à 3 per picol vracht betaald worden. — Bij suiker b. v. drukt dit met 15 en 20 pCt. van de waarde.

---

[1]) In het verlangen uitgedrukt bij § B der door ons aanbevolen voorwaarden van concessie (zie hierachter, blz. 16) is niets onbescheiden gelegen. Immers ter zake van concessie voor mijn-ontginning in Ned. Indië is bepaald, bij alinea 2 van art. 3 van het koninklijk besluit van 24 October 1850, Ind. Staatsblad van 1851, no 3:

„Het staat den belanghebbende vrij, voor zijne rekening, een deskundige te benoemen, ten einde dat onderzoek gemeenschappelijk te bewerkstelligen met den door het Gouvernement daartoe aangewezene."

toch arbeid genoeg voorhanden is, zonder dat de Regering zich inlate met den aanleg van spoorwegen of van de aarde-baan daartoe, — kan uit de volgende loutere opsomming blijken.

De bevloeijings-werken, die de rijst- en suikercultuur zouden bevorderen, verkeeren in achterlijken toestand;

honderde bruggen zijn bouwvallig;

waterkeeringen en kapitale sluizen ontbreken op vele plaatsen, waar zij eene dringende behoefte zijn;

aan de Noordkust van de Residentie Rembang en van de Regentschappen Sedayoe en Grissée is geen drinkwater, dus behoefte aan artesische putten;

Indië heeft duizende geografische mijlen kustgebied te verlichten en daartoe honderde licht-torens noodig; één is er gereed, die te Anjer. Met den opbouw van den tweeden is zelfs nog geen begin gemaakt;

bijna alle havens behoeven kapitale verbeteringen.

Maar, gesteld dit alles ware in minder slechten toestand dan werkelijk het geval schijnt te zijn; zou niet de aanleg van een welberaamd net van Spoorwegen over Java, *geheel* voor particuliere rekening, een stoot geven aan de ontwikkeling der particuliere nijverheid, die hoogst weldadig op de ontwikkeling van de cultuur van stapel-producten, op de uitbreiding van handel en scheepvaart zou terugwerken?.....

Gaan we tot andere punten van beschouwing over. Men heeft beweerd, dat, bij aanleg voor staats-rekening van de aarde-baan met de noodige kunstwerken, als bruggen, duikers, viaducten enz., om die baan in renteloos gebruik af te staan aan concessionarissen, die de ijzeren sporen zouden leggen, het materieel bekostigen en alle gebouwen doen oprigten — de kosten van vervoer per spoorweg minder zouden behoeven te bedragen. Die bewering doet niet veel ter zake. De renten van het bedrag der gemiddelde kosten van aanleg der aardebaan en kunstwerken zullen op Java, waar geen, althans zeer luttel onteigening noodig is, bij de bedrevenheid van den Javaan voor aardwerken en het betrekkelijk veel minder kostbare arbeidsloon dan in Europa, per picol koffij, suiker of rijst al zeer weinig bedragen. De aanleg van de aarde-baan en kunstwerken zal op Java, betrekkelijk en gemiddeld genomen, niet kostbaar zijn, wel te verstaan als er p. m. 1000 Eng. mijlen spoorbaan aan *ééne* enkele onderneming worden geconcedeerd, volgens de rigting voor te dragen door eene *gemengde* commissie van ingenieurs, waarin de belangen van den Staat, die van de finantiële uitkomsten der onderneming en die van den particulieren landbouw, handel en nijverheid op Java evenredig zitting en stem hebben, gelijk bij ons

Hoe zal het mogelijk zijn, op die wijze de concurrentie vol te den met Britsch-West-Indië, Cuba, Brazilië enz., die reeds zoo l goedkoopere zeevracht hebben en die Java, ten aanzien van het nenlandsch vervoer, reeds zoo veel en zoo lang vooruit zijn, door bezit van spoorwegen.

„Voor afvoer van Gouvernements-koffij uit de Residentiën Samarang Kadoe, alsmede voor opvoer van zout is in 1860 *f* 339/m betaald, nde ruim *f* 40/m meer dan in het jaar 1858.

„Voor eenige maanden had eene openbare aanbesteding plaats voor et vervoer van zeventien molensteenen naar Banjoe Biroe, 31 palen 10 uur gaans) van Samarang gelegen. Niettegenstaande er zich verscheidene mededingers hadden opgedaan, bleek het, dat de laagste nschrijver p. m. *f* 50.000, de hoogste inschrijver zelfs *f* 100.000 orderde. — Het Gouvernement dezen prijs te hoog vindende, heeft u het voornemen om dat transport onder leiding van een officier der artillerie, bijgestaan door de noodige manschappen, koelies en trekbeesten, te laten verrigten. Het laat zich echter aanzien, dat er maanden zullen verloopen, alvorens die steenen hunne bestemming bereikt hebben, hetgeen langs een spoorweg in eenige uren zou kunnen geschieden.

„Ook de onheilen, aangerigt door de overstroomingen in Febr. jl. in eenige binnen-residentiën, hebben het gemis van betere communicatiën allezins doen gevoelen. Het behoeft geen betoog, dat, onder anderen, in de zoo zeer geteisterde residentie Bagelen, het Gouvernement de bevolking veel en geruimen tijd zal moeten helpen aan voedingsmiddelen enz. en men verneemt dat het daartoe dezer dagen weder 48/m pikols rijst deed aankoopen in den Oosthoek, die men voornemens is herwaarts over te brengen en die van hier met draagpaarden zullen moeten worden getransporteerd naar Poerworidjo, waarvoor men contracteert tot eene vracht van *f* 4,50 per picol of tot weinig minder dan de waarde der rijst."

Wij gelooven dat deze weinige voorbeelden volstaan zullen, zoo wel om de noodzakelijkheid van spoorwegen op Java meer algemeen te doen beseffen, als om overtuigend te doen inzien, niet enkel, dat, op Java, het vervoer per spoorweg veel beter koop zal zijn, dan thans langs de gewone wegen, maar ook, dat in het systeem van ons aanzoek om concessie, de kosten van vervoer aanhoudend goedkooper zullen worden. Dit moet ook op Java, gelijk het overal geweest is, het natuurlijk en noodwendig gevolg zijn van het aanleggen en in exploitatie brengen van een goed doordacht *zamenhangend net* van stoom-

en andere spoorwegen over geheel het eiland. Aan de hoofd-banen zullen zich neven-banen, en aan deze wederom tusschenwegen van verschillenden aard aansluiten, gelijk de kleinere aan de slag-aderen zich verbinden; waaruit noodwendig moet voortvloeijen groote aanwas van te vervoeren hoeveelheden producten en aanzienlijke toeneming van verkeer, ook uit oorden van waar vroeger niets of weinig werd aangevoerd, — werwaarts vroeger niets of weinig heengevoerd werd. Men moet het geheel, het verband zien, in den geest zoo als CLAVÉ voor Korsika, en meer bepaaldelijk alleen voor de hout-productie en handel aldaar, zegt: „Il ne suffit pas, pour rendre possible le transport des bois jusqu'aux centres de consommation, d'avoir un réseau de routes impériales ou départementales complet, se reliant à des chemins vicinaux de grande et de petite communication, toujours en bon état de viabilité; *il faut en outre un systeme spécial de routes forestières.*" — Een wenk in 't voorbijgaan ook voor Java en zijne hout-productie, die, met zorg onderhouden, tot zulk eene hooge vlugt kan opgevoerd worden.

Ook met betrekking tot een min kostbaar vervoer onderscheidt zich dus ons aanzoek van ieder ander, waarbij meer op den voorgrond staat enkel verbinding van twee op zich zelf staande punten, langs welke thans een betrekkelijk groot vervoer en groot verkeer plaats heeft. Zulk eene baan, hoe wenschelijk ook op zich zelve, zal niet tot zoo aanzienlijke uitbreiding van cultuur kunnen leiden, dat er beduidend meer vervoer en verkeer aan ten deel zal vallen, dan thans in die rigting vervoerd en gereisd wordt: het vervoer daar langs zal dus betrekkelijk duur moeten zijn en.... niet vatbaar worden voor verlaging van tarief alvorens door aanleg van spoorbanen elders en onderlinge aansluiting, eene aanzienlijke toeneming van vervoer en verkeer ontstaan zal.

Maar, wanneer dit het geval is, is het toch veeleer geraden aan te vangen met hetgeen onmisbaar een min kostbaar vervoer en verkeer zal mede brengen, dan daarmede te eindigen; vooral wanneer dit kan geschieden buiten ander bezwaar voor 's Rijks schatkist dan eenen tijdelijken ligten rente-waarborg en eene kleine subsidie. En zoo het waar is, wat wij niet tegenspreken, maar volkomen beamen, dat het voor de baan Samarang-Vorstenlanden, en Batavia-Buitenzorg niet twijfelachtig is, dat zij met lage tarieven voordeelig zijn te exploiteren, dan bestaat er des te minder bezwaar om ééne enkele concessie te verleenen, met rente-waarborg tot een niet groot maximum, voor één *zamenhangend* net van spoorwegen over geheel het eiland. — Immers kan de Regering bij de concessie bedingen, dat eerst aangevangen en voltooid worde de baan Samarang-Vorstenlanden, voorts Bata-

En nu het Koninklijk Besluit van 31 October 1852 (*Indisch Staatsbl.* van 1853, nº 4). [1]) Zullen wij veel zeggen daarover en over de beweegredenen, die tot het voordragen van dat Besluit schijnen geleid te hebben? Herinneren wij enkel, dat het Koninklijk Besluit van 1842, nº 207 (gepubl. in de *Ned. Staats-Courant* van Junij 1842) [2]) is voorgedragen en in de *Staats-Courant* geplaatst geworden, omdat, zoo als beweerd wordt, in de schuilhoeken van het destijds zoo matglazen Ministerie van Koloniën een aanzoek om concessie door een der vrienden werd te gemoet gezien: voor ieder ander zou het Besluit eene doode letter zijn en is het eene doode letter gebleven.

Hoe dit zij, ook het Koninklijk Besluit van 1852 is eene doode letter gebleven. De Landvoogd, die als Minister de voordragt er toe gedaan had, is niet te bewegen geweest tot het nemen van het initiatief ter verleening van eene enkele, zelfs maar voorwaardelijke concessie; ook dan niet, wanneer enkel sprake was van eene locale baan, buiten eenig bezwaar van 's Rijks Finantiën. Hoe toch luidde de beschikking van den Gouverneur-Generaal PAHUD, den Staatsdienaar, die de voordragt deed tot het Koninklijk Besluit van 1852, op het aanzoek der Heeren REYNST, c. s., enkel om *voorwaardelijke* concessie? [3]) — Waarom werd, omtrent het verleenen van die concessie, niet in onderhandeling getreden *behoudens nadere goedkeuring door het Opperbestuur en, zoo noodig, door de wet?* . . . Hoe luidde de beschikking op het aanzoek van Heeren-landhuurders te Samarang? — „Dat *de Indische Regering een groot voorstander is van Spoorwegen op Java en nogmaals eene krachtige poging in het moederland zal doen, om de bedoeling van rekestranten te ondersteunen en te doen bereiken!*" — Waarom werd niet te kennen gegeven: vraag om concessie op billijke voorwaarden en zij zal u voorwaardelijk worden verleend — onder nadere goedkeuring door het

---

[1]) Zie pag. 62 hierachter.

[2]) Zie pag. 61 hierachter.

[3]) Aan de adressanten te kennen te geven:

„dat, met belangstelling van hun verzoek van den 23sten April 1858, om voorwaardelijke concessie tot het aanleggen van ijzeren spoorwegen op Java, is kennis genomen;

dat, bij de overweging van dit verzoek, evenwel de noodzakelijkheid is gebleken van vóóroverleg met het Opperbestuur in het Moederland, aan hetwelk mededeeling wordt gedaan van de beschouwing der Indische Regering;

en dat zij, dienvolgens, hiermede voorloopig in wetenschap worden gesteld, onder voorbehoud, om na opgemeld overleg en ontvangst van bevelen van het Opperbestuur, op hun verzoek eene eindbeschikking te nemen en die te zijner tijd aan hen mede te deelen."

via-Buitenzorg (§ II. der voorgedragen voorwaarden, bl. 19 hier achter). Alzoo zouden beide deze banen *even spoedig gereed zijn*, het zij er concessie worde verleend *meer bepaald voor die twee banen*, dan of zij begrepen worden in eene te verleenen *concessie voor één* spoorweg-net over geheel Java; terwijl de dadelijk voordeelige uitkomsten der banen Samarang-Vorstenlanden en Batavia-Buitenzorg, — worden deze banen begrepen in *ééne* concessie *voor één* zamenhangend spoorweg-net, — zouden te stade komen bij eventueel dadelijk minder voordeelige uitkomsten van de exploitatie van later aan te leggen gedeelten van het net. Zoo doende zou dus de kwade kans verminderen, dat de Staat, wegens de dadelijk minder voordeel belovende banen, voor rente-waarborg hebbe bij te passen.

De gevraagde rente-waarborg en subsidie kunnen geen bezwaar opleveren. Worden er thans niet belangrijke sommen gelds jaarlijks besteed aan de gewone wegen en bruggen; wordt er thans niet eene aanzienlijke belasting van de bevolking geheven bij wijze van heerendiensten tot aanleg en onderhoud van .wegen en bruggen? Door den aanleg van spoorwegen zal zeer gewis ruim zoo veel worden bespaard op de uitgaven en voor te verminderen heerendiensten ten behoeve van gewone wegen en bruggen, als het bedrag van rente-waarborg en subsidie eventueel kan beloopen, terwijl er insgelijks aanzienlijke sommen zullen bespaard worden doordien de kosten van vervoer van Gouvernements-producten en goederen veel zullen verminderen en er schier geen spillage meer zal behoeven te goed gedaan te worden.

Een voorwoord is geene verhandeling; wat wij als vrucht van gezet onderzoek nuttig oordeelden is bovendien in het ontwerp zelf ter nedergeschreven: wij beoogden hier slechts eenige toelichting, eenige herinnering. — Daartoe behooren nog een paar punten, die wij ten slotte opnemen.

Vooreerst nog een enkel woord over het bedrag van het maatschappelijk stam-kapitaal. Er zijn er, die oordeelen, dat het stam-kapitaal, waarmede wij ons voorstellen, dat de onderneming kan worden aangevangen en voortgezet, ten minste 20 millioen gulden, in stede van 10 millioen moet beloopen. Wij meenen redenen te hebben, om in dat gevoelen niet te deelen; maar mogt ook de Regering dat gevoelen zijn toegedaan, zij heeft er slechts van te doen blijken en wij zullen bereid worden gevonden het bijeen te brengen maatschappelijke kapitaal te stellen op 20 millioen guldens.

hangig is: met vergunning aan den Concessionaris twee ingenieurs en verder personeel, voor zijne rekening, toe te voegen aan de ingenieurs van Staats-wege aangewezen, om gemeenschappelijk de noodige werkzaamheden te verrigten, en tevens te bedingen, dat binnen zoo veel maanden na dat de voorloopige concessie definitief zal zijn toegekend, zoo veel zal gestort worden tot waarborg voor rigtige uitvoering der definitieve concessie.

In weerwil van alle deze bezwaren tegen het Besluit van 1853, zijn wij er toe overgegaan, nu tot Landvoogd werd voorgedragen en benoemd de Heer Mr. L. A. J. W. Baron Sloet tot den Beele, ons bereid te verklaren, om „te voldoen aan de voorschriften van dat Besluit.[1] — De voordragt en de benoeming van dien man, die weinig tijd te voren zelf aanvrager van concessie was, zelf des betreffende als aanvrager onderhandelingen gevoerd had, die tijdens hij voorgedragen en benoemd werd tot de zoo aanzienlijke betrekking van Landvoogd over Nederlandsch Indië, President was der Commissie van toezigt op de Nederlandsche Spoorwegen, — de voordragt en de benoeming van dien, in Spoorweg-concessie- en Spoorweg-exploitatie, bij ondervinding, ervaren man, was ons wel is waar geen stellige waarborg, dat aan het zoo dikwerf genoemde Koninklijk Besluit van 1852 thans eene beraden en voor particulieren ondernemings-geest bruikbare toepassing zal te beurt vallen, maar geeft toch grond om dit te verwachten. — Hopen wij dat deze verwachting niet zal worden te leur gesteld!

Het tijdsgewricht is gunstig voor den aanleg van stoom- en andere spoorwegen. De Oostersche bevolkingen, die meer dan eenige Westersche met vooroordeelen behebt zijn, wanneer het groote werken en ondernemingen geldt, zijn door verhaal of aanschouwing meer bekend geworden met het groote vervoermiddel der eeuw. Die bevolkingen hebben een donker of meer bestemd besef dat voor het Oosten een nieuw leven door stoom, door spoorwegen, door groote veranderingen op 't gebied van handel en scheepvaart, aanbreekt. Van daar de bijval, de luide toejuiching, die b.v. aan de grootsche onderneming der doorgraving van de landengte van Suez, bij de Mahomedaansche volken, meer en meer ten deel valt, zoodat het vereischte getal van duizende arbeiders daarvoor gemakkelijk is kunnen worden gevonden. Heeft men dan in Nederlandsch-Indië gewacht met den aanleg van de groote transportmiddelen, men trekke thans partij van dat dralen

---

1) Zie bladz. 53 hierachter.

zelve, daar de gemoederen in Indië er geleidelijk toe zijn voorbereid ze te zien aanleggen. Doch men wachte niet meer, ook met het oog op de Suez-onderneming, welke een schok aan den wereldhandel zal geven, waartegen iedere koloniale mogendheid, en wel in den eersten rang Nederland, zich in tijds wapenen moet, ten einde met vrucht de bestaande en nieuwe mededinging te kunnen volhouden. Vermeerdering van productie, gemakkelijker vervoer, geregelde afvoer naar de havenplaatsen, ter mogelijke afscheping van groote massa's op bepaalde tijdstippen: dàt zijn de voorname middelen om aan de mededinging 't hoofd te bieden.

Wij schroomden niet aan de openbaarheid over te geven de gronden waarop ons aanzoek rust en de voorwaarden, die wij meenen dat in aanmerking behooren te komen bij het openen van onderhandelingen omtrent het verleenen van concessie. Mogen zij, die nevens ons, aanzoek om eenige concessie doen, daartoe insgelijks overgaan. Daartegen kan te minder bezwaar bij hen bestaan, dewijl het ons verlangen niet is hen uit te sluiten, maar zij ons integendeel genegen en bereid zullen vinden, om met hen te verstaan, om gemeenschappelijk te handelen. [1])

'sGravenhage,
11 September 1861.

L. VAN VLIET.

(*) Zie hier achter blz. 8, 10 en 15.

I.

'S GRAVENHAGE, 5/20 Junij 1861.

Aan
Zijne Majesteit den Koning
enz. enz. enz.

Sire!

Wanneer men eenen blik werpt op de bewoonde streken van onzen aardbol, dan zal men vinden, dat, overal waar de Europesche beschaving is doorgedrongen, verbetering der gebrekkige middelen van vervoer hand aan hand ging met de beschaving, waarvan zij als 't ware het uitvloeisel is.

Sedert de uitvinding van den stoom en de aanwending daarvan als beweegkracht, is de aanleg van spoorwegen als het voornaamste onder alle middelen van verbeterde en versnelde communicatie beschouwd. Spoorwegen verrezen overal; eerst in de oude wereld, en daarna op alle punten der aarde. Opvolgend hebben alle Europesche Staten, die in het bezit zijn van koloniën, zich beijverd, ook hun gebied in andere werelddeelen met spoorbanen te begiftigen. Bij ieder Gouvernement vestigde zich aldra de overtuiging, dat, zou het overzeesche gebied productief blijven voor het moederland, ook dáár spoorwegen dienden aangelegd te worden. Overal waar die wegen liggen, neemt de maatschappelijke en stoffelijke welvaart gestadig toe, — wordt aan sluimerende krachten nieuw leven en aanzijn gegeven, waarde verleend aan de delfstoffelijke, in den schoot der aarde verborgene schatten, door ze toegankelijk te maken, en wordt

voor de producten, geteeld op de oppervlakte van den bodem, de minst kostbare gelegenheid tot afvoer in het leven geroepen, doordien de plaatsen van productie door spoorwegen, zoo te zeggen, met de havens van afscheep één worden. Voorbeelden aan te voeren schijnt bijna overbodig: de grootste van alle Europesche volkplantingen, de thans reeds zoo reusachtige Vereenigde Staten van Noord-Amerika, zijn in alle rigtingen door spoorwegen doorsneden; — de ontwikkeling hunner welvaart, de kolossale middelen waarover zij beschikken, hun staatkundig gewigt, dit alles, Sire! hebben de Vereenigde Staten hoofdzakelijk te danken aan het spoorweg-net, daargesteld in minder dan het vierde eener eeuw. In Britsch Noord-Amerika, in Britsch-Indië, in de Spaansche en de Fransche bezittingen, — overal zien wij, dat de Gouvernementen er op bedacht geweest zijn, aan dat versnelde vervoermiddel eene snelle toepassing te geven. Naauwelijks is het magtige en uitgestrekte Rusland sedert eenige jaren meester van den Amur, of wij zien reeds, op voordragt van den voortvarenden general MURAWIEV, aan eene groote uitgestrektheid van dat Noord-Oostelijk-Aziatisch kustland, politieke, strategische, territoriale en sociale waarde verleend door den bouw van spoorwegen.

Het daarstellen van spoorwegen is dus overal geacht van eene zoo beslissende urgentie, dat die tak van administratief beheer dan ook overal geworden is van erkend overwegend belang. De Staat, die zich daarvan uitzondert, beloopt van die uitsluiting iederen dag, ieder uur, ja iedere minuut de onberekenbare nadeelen.

En evenwel, Sire! verkeert op dit punt ons Vaderland, helaas, nog in eenen staat van droevige uitzondering. Schoorvoetend en eerst nadat onze nabuurstaten alle voordeelen van ons dralen hadden genoten, werd onlangs pas in Nederland eindelijk bij wet besloten, op breede schaal, ijzeren banen aan te leggen. Maar nog zijn onze schoone koloniën in Oost en West verstoken van dien oppermagtigen hefboom, van wiens bezit of gemis bloei of verval grootendeels afhankelijk is.

Niet, Sire! dat men hier geheel onverschillig gebleven ware,

omtrent het onbetwistbare nut dat de spoorwegen aan onze transatlantische bezittingen zouden kunnen aanbrengen. Neen! sedert het vierde eener eeuw heeft het niet aan vertoogen ontbroken, dat en meer bepaaldelijk op Java, spoorwegen moesten worden aangelegd; vele plannen daarop betrekking hebbende zijn bij de Regering ingediend; vele aanvragen om concessie zijn er gedaan; geheele boekwerken, gevuld met consideratiën, adviezen, berekeningen, zijn er dienaangaande geschreven; vele commissiën werden van Regeringswege benoemd. Maar, Sire! nog stoomt er op den huidigen dag geen locomotief door de weelige landdouwen van het zoo rijk gezegend Java; — nog is er geene enkele spoorbaan; — nog is er niet ééne concessie verleend!

Dat vierde eener eeuw, dat andere Staten zich ten nutte maakten om de middelen van gemeenschap overal in hun gebied op groote schaal te verbeteren, — het is voor Nederland en voor de Nederlandsche koloniën en bezittingen grootendeels verloren gegaan; en, terwijl onze West-Indiën in eenen toestand van levenloosheid en verval verzonken, is Java's bloei — Hollandsch bestaan — zacht uitgedrukt, stationair gebleven, wanneer men al wil aannemen dat stilstand denkbaar zij. De oorzaak daarvan is alleen daarin te zoeken, dat men, ja, eindeloos, delibereerde en considereerde, dat men, ja, committeerde en adviseerde; — maar dat, helaas! de uitvoerende hand steeds als verlamd bleef!

Geheel doordrongen van de daaraan voor den Staat en den individu in Moederland en Kolonie verbondene onberekenbare voordeelen, heeft ook de ondergeteekende vroeger reeds tweemalen, het eerst in 1846 en daarna in het jaar 1850, bij de Regering aanzoek gedaan om concessie voor den aanleg en de exploitatie van spoorwegen op Java; niet, zoo als vele anderen, voor ééne enkele, op zich zelf staande, spoorbaan op éénig punt van Java, of voor eene enkele dadelijk veel voordeel belovende spoor-verbinding tusschen twee betrekkelijk nabij elkander gelegen middenpunten van vervoer en afscheep op Java; niet, ter daarstelling van spoorwegen, bestemd om hoofdzakelijk

met trekdieren bereden te worden; maar ter onderneming van een *zamenhangend net van spoorwegen over geheel het eiland*, ingerigt, om voor een groot deel door middel van stoomkracht, voor een kleiner deel met trekbeesten, bered[illegible]e worden.

Te [illegible] afwijzing [illegible]eschiedde; „omdat de Staat zelve „en uitsluitend zich met die industriële taak wilde belasten."

Eindelijk en gelukkig werd door Uwer Majesteit's Besluit van 31 October 1852, houdende „bepalingen omtrent het ver„leenen van concessie tot den aanleg van Spoorwegen in „Nederlandsch-Indië," de reeds verdoovende particuliere ondernemingsgeest wederom krachtig opgewekt. Maar de weldadige uitvloeiselen daarvan bleven wederom achterwege, omdat de Regering volhardde bij inzigten, die de gelegenheid benamen, om het aanzienlijke kapitaal bijéén te brengen, dat noodig is om den aanleg en de exploitatie voor particuliere rekening van een goed beraamd zamenhangend geheel van spoorwegbanen, in een land als Java, ver verwijderd van de voorname geldmarkten, naar behooren voor te bereiden; en thans dobberen wij bovendien weder op het ongelukkig alternatief eener betreurenswaardige onbestemdheid bij de Regering, omtrent de wijze van constructie der spoorbanen; — omtrent de te bezigen beweegkracht; — omtrent daarstelling voor staatsrekening, dan wel bij wege van particuliere onderneming; — omtrent eventuële concessie ten behoeve van ééne krachtige vereeniging van particulieren voor één zamenhangend spoorwegnet over geheel Java, dan wel voor geïsoleerde banen, aan onderscheidene afzonderlijke particuliere vereenigingen te verleenen. Aan de eene zijde werd ten vorigen jare door het Opperbestuur aan de heeren STIELTJES en DIXON eene zending naar Java opgedragen, ten doel hebbende, om te onderzoeken: „of voor verbeterd vervoer op Java van goederen „uit de binnenlanden naar de havens van afscheep aldaar niet „hoofdzakelijk — zoo niet uitsluitend — in aanmerking zou „moeten komen de aanleg van spoorwegen, bestemd om te worden „bereden met ijzeren wagens, getrokken door buffels, ossen of „paarden" [dépêche van den Minister van Koloniën aan den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië, dd. 16 Junij

1860]; en om te adviseren „of de aanleg en exploitatie, hetzij „van spoorwegen voor stoomkracht, hetzij van spoorwegen voor „trekdieren, van Rijkswege zal geschieden, dan wel aan parti- „culiere ondernemers zal overgelaten worden" [artikel 4 der instructie voor de heeren STIELTJES en DIXON.] Aan de andere zijde heeft het Bestuur op Java zich afkeerig betoond van spoorwegen, die niet door stoomkracht zullen bereden worden, en werd door het Departement van Koloniën, juist op grond van het Koninklijk Besluit van 31 October 1852, steeds aan den ondergeteekende betwist, dat hier te lande door het Opper-bestuur voorloopige concessie verleend en ontwerp-statuten, om uitvoering aan die *voorloopige* concessie te geven, goedgekeurd behoorden te worden; welk een en ander echter onmisbaar noodig is, om in den toestand te geraken van te kunnen vol-doen aan artikel 4 van meergemeld koninklijk besluit van 31 October 1852!

Het inwachten, Sire! van de adviezen der heeren STIELTJES en DIXON, waarvan de conclusie niet twijfelachtig is, zal geene andere gevolgen hebben dan verlies van eenen hoogst kostbaren tijd, gedurende welken Java wederom verstoken zal blijven van hulpmiddelen, waaraan het even dringend behoefte heeft, als zij vurig verlangd worden. Hoezeer ook de ondergeteekende genegen zij, „de uitstekende bekwaamheden en werkzaamheid van den heer STIELTJES" te waarderen, — hoezeer het ook aan den ondergeteekende moge toeschijnen: „dat de heer STIEL-TJES in zijn persoonlijk belang wenscht zoodra mogelijk naar Nederland terug te keeren," — hoe groote verwachting ook de ondergeteekende hebbe van de rapporten door den heer STIELTJES uit te brengen, — geen eenzijdig rapport zal vol-doende zijn, om het zoo aanzienlijke particuliere kapitaal te bekomen, vereischt om tot den bouw en de exploitatie van een spoorwegnet op Java, voor particuliere rekening, te kunnen overgaan!

Onder deze omstandigheid, veroorlooft de ondergeteekende zich andermaal, aan Uwe Majesteit voor te leggen *zijn* plan tot aanleg en exploitatie voor particuliere rekening van een

net van spoorwegen over geheel Java, en aan Uwe Majesteit te verzoeken, om hem *voorloopige* concessie te doen verleenen, ten einde al aanstonds uitvoering kunne worden gegeven aan zoovele dringende en verschillende bemoeijingen, die den aanvang der eigenlijke werkzaamheden dienen vooraf te gaan.

Immers, Sire! het verleenen van *voorloopige* concessie kan wel niet geschikter geschieden, dan *hier* in het moederland zelve: en wel in de eerste plaats, omdat de desbetreffende beschikking, op welke consideratiën ook steunende, steeds toch zal moeten bekrachtigd worden door Uwer Majesteit's Minister van Koloniën, tusschen wien en de Concessionaris de noodige desbetreffende onderhandelingen, zoo dikwijls zulks raadzaam mogt zijn, eenvoudiger en gemakkelijker te 's Gravenhage kunnen besproken worden, dan dat zij afhankelijk worden gesteld van onderhandelingen met den Gouverneur-Generaal, die dan toch wederom de nadere bekrachtiging behoeven van het Opperbestuur hier te lande; — een noodelooze schriftelijke omweg, die al wederom met een langdurig en kostbaar tijdverlies gepaard gaat. In de tweede plaats: om dat juist door zoodanig op nieuw teleurstellend tijdverlies de tegenwoordige gezindheid voor geldschieting bij de kapitalisten hier te lande al ligt zoude kunnen verflaauwen, ja geheel ophouden. Voorzeker toch, Sire! is het aan geen twijfel onderworpen, dat de kapitalen voor zoodanige grootsche onderneming niet op Java, maar wel in Nederland zullen moeten worden bijeengebragt, dewijl de rentestandaard op Java zooveel hooger is dan die hier te lande; en het spreekt wel van zelve, dat het kapitaal hier bijéén gebragt moetende worden, de hoofd-voorwaarden van concessie wel degelijk in overeenstemming moeten zijn met de inzigten van hen hier te lande, die hunne fondsen aan de onderneming denken te wijden; — eene overeenstemming, die alléén is tot stand te brengen door mondelinge ruggespraak daaromtrent tusschen hen en den Concessionaris. Eveneens is het klaarblijkelijk, dat deze onmisbare persoonlijke conferentiën met de kapitalisten niet kunnen plaats hebben, wanneer omtrent het hoofd-onderwerp daarvan — de voorwaarden namelijk van geldschieting — moet

onderhandeld worden op Java met den Gouverneur-Generaal, in stede van met het Opperbestuur hier te lande. Men mag to Sire! als zeker stellen, dat het hoofdbeletsel voor het tot-stand-komen van eene spoorweg-onderneming op Java, thans of te eeniger tijde, in het oog der kapitalisten steeds zijn zal de omslag en de lange duur, verbonden aan het voeren van onderhandelingen met het Bestuur in het verre Oosten. Alle industriële en handels-operatiën vereischen griffe opvatting en vermijding van alle bemoeijelijking en vertraging. Maar er is nog meer: de gelegenheid ter voorloopige vaststelling *hier te lande* der hoofdpunten van uitgang in deze spoorweg-aangelegenheid, kon wel nimmer geschikter zijn, dan in het tegenwoordige tijdperk, omdat de eerstdaags te benoemen nieuwe Landvoogd voor Indië thans nog in het moederland vertoevende, diens tegenwoordigheid alhier, alle overleg tusschen dien hoogen Staatsdienaar, den Minister van Koloniën en den Concessionaris, alsnog mogelijk maakt. Het geldt hier immers alléén het vaststellen van de hoofdpunten, meestal van finantiëlen aard; — niet van zoodanige locale Indische belangen, wier beoordeeling persoonlijke aanwezigheid op Java vereischt. Deze locale, technische en territoriale belangen blijven, uit den aard der zaak, toch voorbehouden aan latere onderhandelingen tusschen den Indischen Landvoogd, — daartoe bijgestaan door den kundigen Stieltjes, — en den Concessionaris. Zij zijn geheel afgescheiden van die, welke bij het verleenen eener *voorloopige* concessie in aanmerking komen.

Na dit uitvoerig betoog, Sire! „hoezeer het wenschelijk, ja zelfs dringend noodzakelijk is, dat de voorwaarden voor eene *voorloopige* concessie *hier te lande* met het Opperbestuur worden besproken en geregeld, en dat *hier te lande* door het Opperbestuur de concessie *voorloopig* worde verleend," neemt de ondergeteekende thans de vrijheid, in algemeene trekken en zoo beknopt mogelijk, Uwer Majesteit voor te leggen *zijn* plan van spoorweg-daarstelling op Java.

Alvorens dit echter nader te ontwikkelen, zij het hem vergund, eenige daarmede in direct verband staande beschouwingen hier ter plaatse bij te brengen.

Zonder aan de in veler oogen zoo belangrijke prioriteits-vraag, zijnen opzigte, eenig gewigt te hechten, vermeent hij echter, het belang van zijn verzoek, te mogen en te moeten herinneren, dat hij de éérste en tot 1858 de éénigste was, die van af 1846 heeft aangedrongen op het in-werking-brengen van eenen grooten maatregel, volgens welken Java met een *aaneengeschakeld net van spoorwegen* zou moeten worden overdekt; de éénigste, die het verleenen van concessie in dien geest en omvang heeft aangevraagd.

In 't belang van zijn verzoek, is hij al verder zoo vrij, als een zeer gewigtig, voor het inwilligen er van pleitend, motief te doen opmerken, dat zijn omvangrijk plan de bedoelingen van alle aanvragers om concessie voor den aanleg van locale banen in zich sluit, welke aanvragers derhalve, bij inwilliging der door hem verzochte vergunning, — wanneer zulks door de hooge Regering oorbaar mogt gerekend worden, — zich gemakkelijk met hem zullen kunnen vereenigen, om het grootsche werk gemeenschappelijk ten uitvoer te brengen; —

dat zijn plan de verbindtenis in zich sluit, niet alleen de banen aan te leggen, die beloven *terstond* groote winsten af te werpen, maar tevens ook alle de zoodanige, die, hoezeer in een niet al te verwijderd verschiet uitzigt gevende op de meest voordeelige finantiële verwachtingen, in de eerste jaren echter minder productief zullen zijn.

Het aannemelijke van deze aanbieding voor het Gouvernement ligt dan ook voor de hand: immers, ware de Regering overgegaan tot het verleenen der voor den aanleg der baan van Samarang naar de Vorstenlanden aangevraagde concessie, dan zou later het Gouvernement in het groote bezwaar vervallen, meer voordeelige voorwaarden te moeten inwilligen voor alle de overige, voor particuliere rekening later op de verschillende punten van Java aan te leggen spoorwegen.

Maar bovendien, de ondervinding staaft het, in en buiten Europa overal, dat met enkele geïsoleerde banen — gelijk wij daarvan vooral in Nederland de treurige ervaring opdeden — ook slechts een geïsoleerd doel is te bereiken; dat zij eerst

door latere aansluiting aan het oogmerk harer eigenlijke bestemming kunnen beantwoorden. Men heeft geleerd in te zien, dat het stelsel van vasthouding aan geïsoleerde banen op den duur niet houdbaar is; men is er dan ook overal elders van teruggekomen. Maar, dit stelsel op *Java* te willen toepassen, deze proef van inconsequentie, in weêrwil der elders opgedane ervaring, ook in onze *Indiën* nog eens te willen nemen, — zou niet alleen eene groote onbillijkheid wezen jegens die gewesten van Java, die noodeloos, en nog voor geruimen tijd, van de voorregten van het versneld vervoermiddel zouden moeten verstoken blijven, maar men zou daardoor tevens even lang de magtigste bronnen van welvaart afgesloten houden.

Hierbij komt nog een ander punt van finantiëlen aard in aanmerking, waarvan de bezwaren door het onderhavige spoorweg-plan worden vermeden; de ondervinding leert, dat kapitalisten veel eerder te bewegen zijn hunne fondsen voor één groote en geheele zaak beschikbaar te stellen, dan voor diverse ondernemingen met verbrokkelde, en daarom maar al te ligt tegen elkander inloopende, belangen: zij weten het maar al te goed, dat ééne enkele krachtig zaamgestelde vereeniging van kapitalen, verkieslijk is boven onderscheidene met elkander mededingende associatiën. Het is dan ook schier niet denkbaar, dat eene soliede onderneming te bouwen ware op gunstiger voorwaarden voor den Staat, dan door den ondergeteekende worden aangeboden. Alle door hem voorgeslagene bedingen zijn zoo billijk en redelijk gesteld, als de aard der onderneming slechts eenigzins gedoogt; terwijl zijn aanzoek tevens zoodanig is ingerigt, dat daarmede alle belangen, zoowel die van den Staat als die van particulieren, te bevredigen zijn: immers, volgens zijn plan zal geheel de aanleg, met al wat daartoe behoort, de wijze en de voorwaarden van exploitatie, ontworpen worden, zoo als later zal blijken, door eene gemengde commissie, in welke eensdeels de Gouvernements-belangen, anderdeels die van particulieren, van handel en nijverheid op Java, met die van de geldschieters in Nederland, gelijktijdig zijn vertegenwoordigd. Bovendien is het geenzins zijn verlangen, anderen uit te sluiten: integendeel, hij

wenscht — en komt ook later daarop nogmaals terug — dat zij, die daartoe naar de meening der Regering, nevens hem in aanmerking behooren te komen, bij zijne onderneming, in eene aan de beoordeeling der Regering geheel overgelatene redelijke mate, mogen worden geinteresseerd.

Des ondergeteekenden plan, hetzij met bescheidenheid gezegd, sluit ter aanbeveling in zich: ten eerste eene geleidelijke, snelle en dadelijke uitvoerbaarheid van al wat noodig is tot *voorbereiding* van den bouw en de exploitatie van spoorwegen op Java; — ten tweede de operatie met een betrekkelijk gering kapitaal, derhalve ook geringe rente-waarborg; omdat de aanleg zal geschieden bij groote afgezonderde perceelen, telkens met één en hetzelfde stam-kapitaal; welke perceelen echter, ten slotte één zamenhangend geheel daarstellende, Java langs zijn meest belangrijk kustgebied met een ijzeren spoorband zullen doorloopen, terwijl de straalsgewijze van die hoofdlijn uitgaande kleinere banen tot in de hartaderen van het eiland zullen doordringen.

Dat in waarheid de door den ondergeteekende gevraagde rente waarborg zeer laag gesteld is, terwijl zij over een betrekkelijk slechts gering kapitaal behoeft te loopen, blijkt ook al verder, zoodra wij die met de voorwaarden van andere aanvragen vergelijken; daaruit ziet men: dat het project — VAN VLIET (zoo als reeds bij zijn adres dd. 26 Februarij 1861 werd voorgesteld) over een kapitaal van tien millioen 1% minder rente-waarborg verlangt, dan het project der heeren REIJNST c. s. over een kapitaal van 120 à 125 millioen gulden; terwijl het, zelfs bij het daarstellen van een geheel zamenhangend spoorweg-net, dus zoowel van dadelijk voordeelige als van aanvankelijk minder voordeelige banen, evenwel nog *een percent* minder rente-waarborg verlangt, dan de aanvrage voor de dadelijk hoogst voordeelige, maar geïsoleerde, baan van Samarang naar de Vorstenlanden. —

Ten derde zal er zekerheid bestaan voor voltooijing van een vooraf beraamd gehéél, dat op Java eene onafgebrokene gemeenschap tusschen alle hoofd- en onder-deelen dier schoone be-

zitting zal openen. De baan zal bestaan in eene verbinding door stoom-locomotie van alle middelpunten van productie op Java met de groote havens van afscheep aldaar; en de noodige zijtakken verkrijgen, bestemd, om, deels door locomotiven, deels door trekdieren, al naar gelang van de locale behoefte, te worden bereden; terwijl op deze zijbanen zullen uitloopen kleinere banen, aan te leggen in overleg met- en voor rekening van iederen fabrikant of landhuurder, die zulks mogt verlangen, insgelijks met aanwending van de beweegkracht door trekdieren. Over geheel het eiland zal ééne en dezelfde spoorbreedte tot norm worden aangenomen, zoodat de tot vervoer dienende wagens, welke hecht maar ligt van bouw zullen zijn, zonder oponthoud of noodzakelijkheid van overlading, van af de middenpunten van productie, van af de stapelplaatsen, ja, van af de fabrieken en velden, zullen doorloopen tot aan de havens van afscheep.

Thans genaderd tot de toelichting, waarom door hem met zooveel aandrang verzocht wordt dat *hier te lande* door het Opperbestuur *voorloopige* concessie gegund worde, gelijk hierboven reeds breedvoerig is uiteengezet, vermeent de ondergeteekende onbeschroomd te mogen stellen, dat de voldoening aan dat verzoek de éénige doeltreffende gelegenheid zal openen, om eene soliede vereeniging van kapitalisten in het leven te roepen, genegen tot het bestrijden der al dadelijk onvermijdelijk kosten, die ligt twee tonnen gouds kunnen bedragen, zoo mede om later het kapitaal bijéén te brengen, noodig om de ontworpen wegen te bouwen en te exploiteren. Onder deze kosten noemt de ondergeteekende in de eerste plaats, behalve het storten van eene *voorloopige* waarborgsom, de kosten verbonden aan het uitzenden naar Java van twee bekwame Ingenieurs met verder noodig personeel, ten einde, ten behoeve van de belangen der geldschieters, den heer Stieltjes — in zijne hoedanigheid als Rijks-adviseur in commissie — bij zijn gewigtig en omvangrijk onderzoek ter zijde te staan, en de belangen van den Staat tegenover de geldschieters, en omgekeerd, zoo goed en zoodra mogelijk in overeenstemming te helpen brengen.

Omtrent het nuttige en wenschelijke van een uitgebreid spoorwegnet op Java, zoo als de ondergeteekende zich veroorloofde hierboven in breede trekken aan te geven, is sinds jaren reeds veel door hem aangevoerd.

Hij wil hier slechts eenige der daaraan onmiddellijk verbonden voordeelen aanstippen:

Een zamenhangend spoorwegnet zal gebrek en duurte der eerste levensbehoeften op Java leenigen, zoo niet weren;

groote volksrampen, hongersnood, de gevolgen van overstroomingen, van aardbevingen, van misoogsten, zullen er door worden verminderd, zoo niet voorkomen;

abnormale toestanden, die, zoo als in de jaren 1848/49, door locale misoogsten kunnen ontstaan, waarbij de pikol rijst te Samarang *f* 25 en te Banjoemas slechts *f* 3 kostte, zullen voor goed tegengegaan worden;

het Gouvernement zelf de grootste houder zijnde der stapelproducten van Java, zal de schatkist jaarlijks tonnen gouds besparen, door het zooveel minder kostbare en versnelde dagelijksche vervoer per spoorbaan, dan de thans, bij gemis van spoorbanen, dure, tijdroovende, menschen- trek- en draagdieren bedervende, middelen van vervoer;

vele duizende handen, thans niets anders dan enkele transport-machines, zullen aan de ontginning, aan den veld- en fabriekarbeid worden teruggegeven: zoo bedraagt onder anderen, — om slechts *één* voorbeeld van zoo velen te noemen, — de waarde der in- en uitvoer voor particuliere rekening te Samarang, tegenwoordig meer dan 30 millioen guldens, en houdt gemiddeld 30,000 menschen, behalve duizende trekbeesten en karren, bezig. Spoorwegen zullen dus de levensvoorwaarden van menschen en vee op Java magtig verbeteren; paarden, ossen, buffels, thans tot het vee-moordend transport gebezigd, zullen den akkerbouw toevloeijen, en deze zal, met zulk eene aanwinst van beduidende krachten, eene ongekende vlugt kunnen nemen, terwijl tevens de veestapel op Java zich zal uitbreiden, aan innerlijke waarde verbeteren, en aan getal-sterkte, door mindere sterften, zal verdubbelen. —

De aldus verkregene besparing van zoovele krachten van menschen, van last- en van trekdieren, welke bijéén een kolossaal krachtsvermogen vertegenwoordigen, zal al dadelijk tot de meest gewenschte uitkomsten leiden, hetgeen kan blijken uit de navolgende korte uiteenzetting.

De oppervlakte van Java beslaat ongeveer 2446 □ Geographische mijlen, gelijkstaande met bijna 19 millioen bouws. Daarvan zijn, volgens eene mededeeling, onlangs door den Minister van Staat, den heer Rochussen, aan de vertegenwoordiging gedaan, slechts ruim twee millioen bouws ontgonnen; dus minder dan een negende van de geheele oppervlakte. Stellen wij, dat er drie millioen bouws grond ontgonnen zijn, — nemen wij voorts aan, dat de djattie- en andere bosschen 2,500,000 bouws beslaan, — en dat de overige niet ontginbare oppervlakte zes millioen bouws bedraagt, gezamenlijk dus uitmakende eene oppervlakte van 11½ millioen bouws, dan blijven er nog 7½ millioen bouws grond te ontginnen over. De aanwinst van krachtsvermogen zal dus al aanstonds op deze thans op Java nog onbebouwd liggende oppervlakte een ruim veld vinden voor ontginning en aanplant; dán eerst zal eene al meer en meer ondernomene en naar alle rigtingen zich uitstrekkende exploitatie van den vruchtbaren grond van dit eiland, de nu reeds zoo milde bronnen voor Koloniën en moederland in onuitputtelijke stroomen beginnen te doen vloeijen. Bergbouw en boschwezen zullen een nieuw tijdperk intreden. Java's mineralogische schatten, tot dusverre in den schoot der aarde bedolven, zullen door berg-werk-matigen aanleg aan de oppervlakte worden gebragt, en aan industrie, handel en scheepvaart onberekenbare winsten verleenen. Thans ontoegankelijke, en daardoor geene waarde hebbende, bosschen, zullen deels voor den houthandel worden ontgonnen, deels, onder eene zorgvolle behandeling, door nieuwen aanplant voor ophanden ondergang beveiligd worden; — eene omstandigheid, die wederom met de verbetering van den physieken toestand der inwoners in regtstreeksch verband staat.

Behalve de voordeelen, die de genoemde verplaatsing van thans òf verspilde òf verloren krachten onmiddellijk moet aan-

brengen, en waarvan weder de toenemende welvaart van midden-Java een dadelijk gevolg zal wezen, is, door besparing van tijd en kosten, eene stoom-spoor-communicatie van de havenplaatsen met de binnenlanden ook over den handel van het grootste gewigt.

Bij de door den tegenwoordigen Minister van Koloniën geopperde denkbeelden eener meer vrijzinnige koloniale rigting, — bij zijnen wensch, dat Java zal worden de Indische markt voor den verkoop van zóóvele tropische producten, als vereischt zullen worden, om het te-kort op de Indische administratie te dekken, — eene rigting, die niet slechts een afdoend beter geldelijk beheer in Indië, verbetering van den geldmarkt enz. beoogt, maar waardoor tevens Java de groote wereldmarkten in Azië, Amerika en Afrika van producten uit onzen Indischen Archipel zal voorzien, — uit dit alles mag men met grond besluiten, dat Java binnen kort met alle andere koloniën op het voordeeligst zal kunnen mededingen; de orders op Java-producten zullen snel toenemen; de Java-markt, meer koopers lokkende, zal, met de alzoo ontstaande concurrentie, tevens de prijzen doen rijzen; scheepvaart en staats-inkomsten zullen daardoor aanzienlijk gebaat worden. Hoe gunstig dit op den geldsomloop, den wisselkoers en den rente-standaard van Java moet terugwerken, is klaarblijkelijk.

Nevens de voordeelen, die overal elders het individu en de maatschappij uit een versneld en minder kostbaar vervoermiddel trekken, tellen wij nog onder de voordeelen, die *Java* meer in het bijzonder al dadelijk uit stoom-communicatie zal ondervinden, de navolgende:

eene niet te versmaden besparing op de liggelden der schepen;

eene mindere behoefte aan Gouvernements-pakhuizen in de binnenlanden;

een bespoedigd, beterkoop en op groote schaal toenemend brieven-vervoer;

bespoedigde reizen van allen, inzonderheid van hoofd-officieren, hoofd-ambtenaren en industriëlen, waardoor het Gouvernement de zoo gewenschte gelegenheid verwerft, zoodanige personen,

ter mondelinge bespreking en afdoening van urgente belangen, binnen zeer korten tijd van de verst afgelegen plaatsen des eilands naar den zetel van het hoofdbestuur te doen ontbieden; —

voorts onberekenbare voordeelen van strategischen aard: verbeterde defensie, snelle en gemakkelijke concentratie van troepen, en zoodoende meer vermogende militaire magtsontwikkeling, versnelde aanvoer van krijgsmaterieel naar alle punten des eilands heen, enz.

Nadat de ondergeteekende vermeent, alzoo overtuigend betoogd te hebben, *eensdeels* hoe wenschelijk, nuttig en noodig het daarstellen van stoom-spoorbaan-communicatie op Java is, *anderdeels*, dat met het verleenen van *voorloopige concessie* niet moet gewacht worden op het rapport van den heer STIELTJES; *ten derde*, dat het verleenen van *voorloopige* concessie behoort uit te gaan van het opperbestuur *hier te lande*, na onderhandeling daaromtrent tusschen den Minister van Koloniën en den Concessionaris; — gaat hij thans over tot het voordragen van de voorwaarden, welke hij zich voorstelt tot grondslag van onderhandeling met Zijne Excellentie den Minister van Koloniën in aanmerking te zullen brengen, wanneer de Regering zich zal genegen betoonen, met hem in overleg te treden omtrent het verleenen der bij deze nogmaals door den ondergeteekende verzocht wordende hierbedoelde *voorloopige concessie.* Vooraf zij evenwel nog uitdrukkelijk des ondergeteekenden bereidvaardigheid te kennen gegeven, om, des door de Regering verlangd wordende, den onderteekenaar of de onderteekenaars van andere aanzoeken om concessie, met betrekking tot het daarstellen van spoorweg-vervoer op Java, hetzij hier te lande of in Nederlandsch-Indië ingediend, bij zijne onderneming te interesseren. Daarentegen stelt de ondergeteekende *niet* voor, dat over een tiental jaren, ten behoeve van den Staat, een zeker aantal aandeelen à pari zal worden uitgeloot; dewijl zulk een beding noodwendig het rijzen der aandeelen boven pari moet belemmeren, en deze vooraf te berekenen belemmering het plaatsen der aandeelen zeer in den weg zou staan. Bij zulk een beding zou, onder de tegenwoordige tijdsomstandigheden, hoogstwaarschijnlijk

geene medewerking van ervaren en soliede bankiers te verkrijgen zijn tot het bijeenbrengen van het noodige zeer beduidende maatschappelijke kapitaal.

Hij veroorlooft zich alsnu, de bedoelde voorwaarden in de volgende punten kortelijk zaâm te vatten:

A. De aan te leggen wegen zullen zijn ijzeren spoorbanen, met eene deels machinale [stoom], deels door trekbeesten daar te stellen beweegkracht.

Behalve voor het vervoer van reizigers, van briefposten, van troepen enz., moet de aanleg *hoofdzakelijk* strekken, ten einde daar te stellen versneld en beterkoop vervoer van producten uit de midden- en andere punten van productie op Java, naar de havens van afscheep aldaar.

B. De rigting der banen, de bouw, zoomede de exploitatie er van, worden aanvankelijk bepaald te zullen zijn overeenkomstig de ontwerpen, door den adviseur bij het Departement van Koloniën voor technische zaken, thans in commissie op Java, den heer Stieltjes, in te dienen, in overleg met twee ingenieurs, welke daartoe van wege de na te melden op te rigten naamlooze vennootschap van koophandel naar Java zullen afgevaardigd worden. — De wijze van overleg tusschen den genoemden Rijks-adviseur en deze twee ingenieurs, wordt door den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië met den Directeur der genoemde vennootschap geregeld.

Aan den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië wordt voorbehouden twintig der voornaamste industriëlen en kooplieden van Java te Samarang in commissie bijeen te roepen, ten einde van hunne zijde aan den Gouverneur-Generaal eenen ingenieur voor te dragen, om, nevens de twee ingenieurs van wege de meervermelde vennootschap, aan den Rijks-adviseur in commissie toegevoegd te worden.

Het tractement van deze drie ingenieurs en de meerdere kosten, aan het ten uitvoer brengen van hunne taak verbonden,

zoo ook mede de reis- en verblijfkosten der twintig eventuëel in commissie bijeen te roepen Javasche industriëlen en kooplieden, komen ten laste der meervermelde vennootschap.

C. Binnen drie maanden, nadat ten name van den ondergeteekende *voorloopige* concessie is verleend, wordt door hem eene naamlooze vennootschap van koophandel opgerigt, te beschikken hebbende over een kapitaal van minstens twee maal honderd duizend gulden, bestemd, eensdeels om de kosten te bestrijden, verbonden aan de nakoming van het bij § B, lid 3, vastgestelde; anderdeels om te voorzien in het storten van de *voorloopige* waarborgsom van eenmaal honderd duizend gulden, vermeld bij § T.

D. Nevens de ontwerpen, vermeld bij § B, wordt door den Directeur der genoemde Vennootschap aan den Gouverneur-Generaal ingediend een driedubbel exemplaar van eene algemeene kaart, op de schaal van 1 à 10,000, aangevende de te volgen rigting; — van een lengteprofil, op de schaal van 1 à 500, en van eenige dwars-doorsneden der aardenbaan, welke tot rigtsnoer bij de ingravingen en ophoogingen moeten dienen. — Tegelijkertijd worden teekeningen op ware grootte en in triplo aangeboden van de spoorstaven en van hetgeen daartoe behoort.

Genoemde algemeene kaart en de profilen worden binnen drie maanden, nadat zij zijn ingediend, door den Gouverneur-Generaal *voorloopig* goedgekeurd. — Alle desbetreffende onderhandelingen worden gevoerd tusschen den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië en den Directeur der meervermelde vennootschap.

E. Binnen negen maanden na deze *voorloopige* goedkeuring, biedt de Directeur voornoemd den Gouverneur-Generaal opvolgend ter goedkeuring aan, volledig uitgewerkte plannen *in duplo* van al de uit te voeren werken.

Zoodra deze door den Gouverneur-Generaal *voorloopig* zijn goedgekeurd, wordt de *voorloopige* concessie bij een besluit van

den Gouverneur-Generaal, behoudens nadere goedkeuring door de wet, vervangen door eene *definitieve.*

F. Binnen drie maanden, nadat de definitieve concessie door de wet, in zooverre noodig, zal zijn bekrachtigd, worden door den Directeur der meervermelde vennootschap aan den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië ter nadere goedkeuring ingediend de uitgewerkte grondkaarten *in duplo;* en wordt insgelijks de vennootschap vermeld bij § C opgelost in eene nieuwe op te rigten naamlooze vennootschap, met een kapitaal van minstens tien millioen gulden N. Ct.

Aan deze vennootschap wordt de verkregene definitieve concessie in haar geheel en zonder eenig voorbehoud overgedaan. — De statuten van deze vennootschap worden vóór de oprigting onderworpen aan de goedkeuring van den Gouverneur-Generaal, en voorts aan die van den Minister van Koloniën, ter vermijding, dat er iets in opgenomen worde in strijd met de definitieve concessie.

Op deze vennootschap gaan, zoodra zij haar wettig bestaan heeft verkregen, in volle kracht over al de regten en verpligtingen, zonder eenige uitzondering, die bij de definitieve concessie worden bedongen, in het bijzonder ook met betrekking tot de daarbij te bepalen *definitieve* waarborgsom en de desbetreffende te maken bedingen, even als ware de definitieve concessie onmiddellijk aan haar verleend.

De zetel der vennootschap wordt in Nederland gevestigd. Zij heeft een Hoofd-agentschap op Java, zamengesteld uit minstens drie leden van hare Directie. De leden der Directie moeten allen zijn Nederlanders, of die door de wet daarmede zijn gelijk gesteld, met der woon gevestigd, hetzij in Nederland, hetzij op Java.

G. Minstens eenmaal 's jaars wordt door de Directie der vennootschap eene algemeene vergadering in Nederland belegd van alle hare aandeelhouders. — Binnen vier maanden daarna, wordt door het Hoofd-agentschap op Java insgelijks aldaar belegd eene

algemeene vergadering van alle aandeelhouders in de vennootschap. — Aan de maandstaten der exploitatie en aan de jaarlijksche balans wordt openbaarheid gegeven door mededeeing in de Nederlandsche Staats- en in de officiële Javasche courant.

H. Het vennootschappelijk kapitaal, ten beloope van minstens tien millioen gulden N. Ct., dient om het daarstellen en exploiteren van zoodanig gedeelte van het ontworpen spoorbaannet aan te vangen en voort te zetten, als bij de definitieve concessie wordt overeengekomen.

I. De stortingen van het vennootschappelijk kapitaal worden uitgeschreven in overleg met commissarissen der vennootschap, naar gelang der behoefte aan kas bij de Directie.

K. Binnen zes maanden, nadat door de Directie over drie vierde gedeelte van het vennootschappelijk kapitaal, dus over *f* 7,500,000 beschikt zal zijn, is de vennootschap verpligt, het noodige kapitaal ter verdere voortzetting van de onderneming bijeen te brengen; hetzij bij wege van uitbreiding van kapitaal, pro rato van ieders aandeel, hetzij bij wege van negotiatie onder de aandeelhouders; met dien verstande, dat, ingeval de aandeelhouders niet genegen mogten zijn of in gebreke mogten blijven het noodige kapitaal ter verdere voortzetting te fourneren, de Directie der vennootschap, onder verband van den weg, van het materiëel, en van de netto-opbrengst van het verkeer op den weg, zal vermogen uit te geven rente-gevende obligatiën, ten gezamenlijke bedrage van voorloopig acht millioen gulden N. Ct, hetzij à pari, hetzij bij wege van publieke inschrijving; en zoo vervolgens.

L. De Directie der vennootschap zal ten behoeve er van, in overleg met commissarissen, zoo in als buiten regten, bevoegd zijn tot alle daden van eigendom en van beheer; speciaal om den Staat, des door de Regering begeerd wordende, op kennisgeving van den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch

Indië, onverwijld in het bezit te stellen van de aangelegde banen, met het daartoe behoorende materieel, behoudens vergoeding door den Staat aan de vennootschap der kosten van aanleg enz., zoomede van alle winstderving, naar waardering van eene commissie van vier deskundige personen, van welke twee door de Regering en twee van wege de vennootschap te benoemen.

M. Na verloop van 30 jaren, te rekenen van den dag dat de geheele spoorlengte in exploitatie zal zijn, zal de Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië van de Directie der Vennootschap mogen verlangen de overgave in vollen eigendom van al de spoorwegbanen der vennootschap, met het daartoe behoorende materiëel, tegen uitkeering uit 's Rijks kas, ten behoeve van de aandeelhouders in de vennootschap, van twintigmaal de zuivere inkomsten, die gemiddeld gedurende de laatste drie jaren door de vennootschap werden genoten, vermeerderd met eene premie van 15%. — Van het voornemen der Regering om te naasten, wordt minstens een jaar te voren door den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië aan de Directie kennis gegeven.

Na verstrijking van de jaren, waarvoor concessie wordt verleend, is de Staat bevoegd, den weg met alle toebehooren van de vennootschap over te nemen, tegen betaling uit 's lands kas, ten behoeve der aandeelhouders, van zoodanige som, als bepaald zal worden bij schatting door vier deskundige personen, van welke twee door de Regering en twee van wege de vennootschap te benoemen. — Van het voornemen der Regering, om van deze bevoegdheid gebruik te maken, wordt minstens een jaar te voren door den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië aan de Directie kennis gegeven. — Maakt de Staat van de bedoelde bevoegdheid geen gebruik, dan blijft de concessie op den bestaanden voet en voorwaarden voortduren, gedurende eenen termijn van dertig jaren. — Bij het verstrijken van dien termijn, gelden wederom de bovenvermelde bepalingen.

Voor het vervoer van troepen, en om andere dringende redenen, vermag de Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië altijd de baan bij voorkeur te doen gebruiken, tegen betaling uit 's Rijks kas volgens tarief; hij vermag ook, om gewigtige redenen van staakundigen aard, het gebruik van geheel de spoorbaan, of van een gedeelte daarvan, tijdelijk te schorsen, tegen schadevergoeding uit 's Rijks kas, te berekenen naar de gemiddelde opbrengst, en over het aantal treinen dat gedurende de schorsing niet zal hebben geloopen.

N. De zuivere winsten, door de onderneming behaald, worden jaarlijks verdeeld als volgt:

1. Voor dividend aan de aandeelhouders in de vennootschap ten beloope van 5% over het gestortte kapitaal;

2. Voor teruggave aan den Staat van de eventuële voorschotten door hem gedaan, tengevolge van de verpligting bij § O omschreven;

3. Voor teruggave aan den Staat van hetgeen hij voor rente heeft uitgeschoten, gedurende den tijd van aanbouw, ten gevolge van de verpligting bij § P omschreven;

4. Tien percent van het overschietende voor buitengewone belooning aan de Directie en de beambten der vennootschap;

5. Gelijk gedeelte van het overschietende tot inkoop van aandeelen in de vennootschap, ten behoeve van den Staat, door de Directie, tegen den koers van den dag. — De alzoo ingekochte aandeelen worden jaarlijks door genoemde Directie bij den ambtenaar, daartoe door den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië aan te wijzen, nedergelegd; voor het getal er van wordt de Staat aandeelhouder in de onderneming; en wordt alzoo tevens een geleidelijke overgang daargesteld tot eindelijke kostelooze verkrijging van den algeheelen eigendom der banen door den Staat;

6. Het meerdere wordt verdeeld: *voor de helft* voor aflossing of inkoop, door meergemelde Directie, van uitgegeven rentegevende obligatiën, of van andere schuldbrieven der vennootschap; voor de *wederhelft* voor uitkeering van een extra-dividend aan de aandeelhouders

O. [1]) De definitive concessie wordt verleend voor Negen-en-Negentig jaren, in te gaan met den dag, waarop geheel het net van spoorwegen voltooid en ten publieken dienste geopend zal zijn; onder waarborg door de wet, voor een tijdvak van 33 jaren, eener rente van 4%, ten laste van de Oost-Indische inkomsten, over het voor den aanleg en het materiëel gebezigde vennootschappelijk kapitaal, tot een maximum van tien millioen gulden Ned. Ct.

Wanneer de gewaarborgde rente niet, of niet geheel, uit de zuivere winsten van de onderneming wordt gedekt, verschaft de Staat het onbrekende aan de meergenoemde Directie, bij wege van voorschot, echter nimmer over een hooger maatschappelijk kapitaal dan tien millioen gulden Ned. Ct. — Zoodanig voorschot stelt eene renteloozе schuld daar, ten laste der vennootschap en ten behoeve van den Staat, welke wordt terugbetaald op den voet bij § N lid 2 bepaald.

P. [1]) De Staat betaalt aan de vennootschap eene jaarlijksche rente van 4% over het kapitaal, ten koste gelegd aan dat gedeelte van iedere der lijnen, dat, hoezeer in aanbouw, echter nog niet in exploitatie is; nimmer echter over hooger bedrag dan tien millioen guldens Ned. Ct. — Deze renten stellen insgelijks

---

[1]) Met andere woorden: Er wordt gevraagd een rente-waarborg tot een maximum van viermaal honderd duizend guldens, gedurende 33 jaren, ten einde daaruit eventueel aan te vullen het te kort van de netto opbrengst der exploitatie, ter concurrentie van 4% over 10 millioen guldens (stam-kapitaal); en er wordt gevraagd een subsidie, enkel gedurende den tijd van aanbouw der banen, insgelijks tot een maximum van viermaal honderd duizend guldens, ten einde daaruit de rente te betalen van het successivelijk voor aanbouw van ieder der banen te besteden kapitaal, insgelijks ter concurrentie van 4% over 10 millioen guldens (op te nemen kapitaal); zoodat het maximum van hetgeen de Staat immer kan hebben bij te dragen hoogstens kan beloopen: zoolang er aangebouwd wordt *f* 800.000 's jaars, en als geheel de aanbouw voltooid zal zijn, maar gedurende niet langer dan 33 jaren: *f* 400.000 's jaars.

Het daar te stellen spoorweg-net wordt geraamd te zullen beloopen 1000 Eng. mijlen, aan te bouwen en in exploitatie te brengen in 10 jaren, bij wege van: perceelen van gemiddeld 100 Eng. mijlen ieder. — Iedere Eng. mijl wordt gerekend gemiddeld *f* 100.000 te zullen kosten.

daar eene renteloozo schuld ten behoeve van den Staat, en worden evenzeer aan den Staat terugbetaald, op den voet bij § N, lid 3, bepaald.

Q. De Regering verleent:

1°. kosteloozen afstand, althans kosteloos en dadelijk gebruik, met regt van opstal, van den grond benoodigd voor de ontworpen wegen en de daartoe behoorende gebouwen;

2°. Vrijstelling van inkomende regten voor al het materieel, voor den aanleg, de exploitatie en het onderhoud der ontworpen banen en gebouwen benoodigd.

3°. Onbelemmerde toelating van ingenieurs en werklieden, onverschillig van welken landaard.

R. De onderneming zal — gedurende een tijdvak van tien jaren, tot den middenprijs van hetgeen dooréén daarvoor in de onmiddelijk voorafgaande tien jaren door den Staat is uitgegeven geworden, of tot zooveel minder als bepaald zal worden bij de vast te stellen tarieven voor vervoer per spoor — het vervoer hebben van alle Gouvernements-producten, goederen en gelden, het brieven-post-vervoer en het vervoer van 'sGouvernements civile ambtenaren en militaire officieren in commissie reizende.

Na verloop van die tien jaren, wordt telkens voor vijf jaren tusschen den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indie en meergenoemde Directie der vennootschap, wegens het brieven-post-vervoer eene nieuwe overeenkomst gesloten.

S. Alle werkzaamheden, bij de onderneming door Javanen of andere Oosterlingen te verrigten, geschieden in vrijen arbeid, bij dagloon of bij uitbesteding op taak, krachtens afzonderlijke overeenkomsten met ieder der betrokkenen. De betaling wordt wekelijks gedaan aan iederen betrokkene in persoon. — Aan den Gouverneur-Generaal is het voorbehouden, eenen ambtenaar te committeren, ten einde toe te zien, dat de bij de onderneming gebezigde Javanen en andere Oosterlingen enkel krach-

tens *afzonderlijke* mondelinge of schriftelijke overeenkomsten de werk kong..n, en persoonlijk het bedongen loon ontvangen.

T. Als waarborg voor het nakomen der *voorwaarden*, bij de *voorloopige* concessie vastgesteld, wordt binnen drie maanden na het verleenen der *voorloopige* concessie, door of van wege den Concessionaris, nedergelegd op een door den Minister van Koloniën aan te wijzen Rijkskantoor, in Nederlandsche munt of in Nederlandsche Staats-effecten met de onverschenen coupons, eene som of eene waarde van eenmaal honderd duizend gulden Ned. Ct.

U. Wordt aan de bepalingen der definitieve concessie, welke eene bekrachtiging der wet vereischen, die bekrachtiging door de Staten-Generaal onthouden, dan heeft de onderneming geene de minste aanspraak op vergoeding van winstderving, maar staat het aan de meergenoemde Directie der vennootschap vrij, af te zien van de regten bij de definitieve concessie verkregen, en wordt alsdan door den Staat restitutie gedaan van alle door de vennootschap gemaakte kosten en dan nog loopende passieven; echter tot een niet hooger bedrag dan van honderdduizend gulden en van de gestorte voorloopige waarborgsom.

V. Omtrent alle andere voorwaarden van aanbouw en van exploitatie, — omtrent den tijd, binnen welken aangebouwd en in exploitatie gebragt worden zal, — zoomede omtrent het materieël voor exploitatie, — de tarieven van vervoer, — de uren van vertrek, — het publiek toezigt over de banen enz., alsook omtrent de hoegrootheid en de wijze van storting der *definitieve* waarborgsom, wordt overeengekomen tusschen den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië en den meergenoemden Directeur, zonder dat evenwel iets zal mogen bedongen worden in strijd met de voorwaarden, vastgesteld bij de *voorloopige* concessie.

De ondergeteekende, Sire! die, met zoo vele anderen van oordeel is, dat het begiftigen van Java met een net van spoor-

wegen niet slechts het magtigste middel is ter bevordering van Java's productief vermogen, maar die daarin tevens ziet de hechtste waarborg voor een tijdperk van langdurigen voorspoed en bloei voor het moederland, — meent dit Adres niet te mogen besluiten, zonder te hebben doen opmerken, dat men in onze dagen wel niet te ver gaat, door als stelling aan te nemen, dat de grootheid *en* magt van eenen Staat, dat de staatkundige invloed, dien hij op de internationale belangen uitoefent, voor een groot gedeelte afhangt van de uitgestrektheid zijner spoorbanen. Is deze, uit den aard der zaak, wegens de naauwe geographische limieten van ons vaderland in Europa, betrekkelijk welligt gering, — dan kan toch, bij hetgeen wij *hier* aan terrein-oppervlakte te kort schieten, *Java* met zijne grond-oppervlakte van meer dan 2400 □ geographische mijlen, eene ruime vergoeding aanbieden.

Mogt het hem nu gelukt zijn, bij het op nieuw vestigen van Uwer Majesteits aandacht op deze hoogst gewigtige aangelegenheid, tevens de sympathie en hooge belangstelling van Hoogstdezelve te hebben gewonnen voor eene zaak, waaraan de voorspoed van Nederland en van Indië zoo naauw is verbonden, dan durft de ondergeteekende zich ook vleijen met de hoop, dat hij niet te vergeefs deze regelen tot het Geëerbiedigd Hoofd van den Staat zal hebben gerigt, maar dat het Uwe Majesteit goedgunstig zal gelieven te behagen:

Den Minister van Koloniën te magtigen, met den ondergeteekende in onderhandeling te treden omtrent de *hoofdvoorwaarden*, waarop hem zal worden verleend *voorloopige* concessie tot den aanleg en de exploitatie van spoorwegen op Java, zoo en in dier voege, als, in verband met de uiteenzetting der inzigten van den ondergeteekende omtrent dien aanleg en exploitatie, bij definitive concessie tusschen den Gouverneur-Generaal en den ondergeteekende of zijne regtverkrijgenden, zal worden overeengekomen; tot welke onderhandeling met den Minister van Koloniën zijnerzijds als punten

van uitgang zullen worden voorgedragen de bepalingen, hierboven onder §§ A—V van dit adres aanbevolen; met magtiging tevens van den Minister van Koloniën, om, op de overeen te komen voorwaarden, ten name van den ondergeteekende meergemelde *voorloopige concessie* te verleenen;

dan wel:

den Minister van Koloniën te magtigen, na overweging der §§ A—V van dit adres aan Uwe Majesteit, den ondergeteekende te onderrigten, of en welke overwegende bedenkingen er bestaan met betrekking tot de meervermelde, door den ondergeteekende aanbevolen, grondslagen voor onderhandeling; zoomede den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië aan te schrijven, met den ondergeteekende of zijnen gemagtigde, onder in-achtneming van deze eventueel bij het Opperbestuur gerezene bedenkingen tegen de zijnerzijds bij dit adres aanbevolen punten van uitgang, in onderhandeling te treden omtrent de voorwaarden waarop ten zijnen name meergenoemde concessie zal worden toegestaan, en die — onder nadere goedkeuring van het Opperbestuur, en behoudens, voor zooverre noodig, bekrachtiging door de wet — voorts te verleenen en tevens Statuten goed te keuren ter oprigting eener Naamlooze Vennootschap, ten doel hebbende uitvoering aan die concessie te geven.

Hetwelk doende,

Sire!

Van Uwe Majesteit,

de zeer onderdanige dienaar.

II.

'S GRAVENHAGE, 22 Junij 1861.

Aan
Zijne Excellentie den Heere
Minister van Kolonien etc.

HoogEdelGestrenge Heer!

De ondergeteekende heeft de eer, Uwer Excellentie kennis te geven, dat hij, onder dagteekening van 5/20 dezer maand, zich bij een eerbiedig Request heeft gewend tot Zijne Majesteit den Koning, inhoudende:

een breedvoerig uiteengezet betoog van *de noodzakelijkheid van den aanleg van spoorwegen op Java voor particuliere rekening;*

van de noodzakelijkheid, dat, na zoo vele met beraad en uitstel verloren jaren, *thans* eindelijk tot dien gewigtigen maatregel worde overgegaan;

de uiteenzetting van zijn *plan*, om dat groote doel te helpen bereiken, van welk *plan voor een aaneengeschakeld net van spoorwegen* de groote voordeelen worden ontwikkeld, vergeleken met de daaromtrent bij anderen bestaande begrippen en door anderen ingediende aanzoeken, die, of de daarstelling beoogen van enkel *geïsoleerde* banen, of van een zamenhangend net, waarvan nogtans de verwezenlijking moet stuiten op groote finantiele bezwaren;

de omschrijving der *voorwaarden* voor de hem even-

tueel te verleenen concessie, waaruit blijkt de aannemelijkheid dier voorwaarden, zoowel voor het Gouvernement als voor de particuliere belanghebbenden, deels hier te lande, deels in Indië,

eindelijk de aanvrage, om hem te verleenen *voorloopige concessie*, en bereidverklaring — wanneer de Regering dat mogt verlangen — andere aanvragers bij zijne onderneming mede te interesseren en gemeenschappelijk met hen te handelen.

Van dit Request veroorlooft hij zich, Uwer Excellentie ten geleide van deze een woordelijk afschrift aan te bieden; met beleefd verzoek, dat hem dit later, wanneer het niet meer mogt dienen, terug moge geworden.

Bij Uwer Excellentie's geuitte denkwijze omtrent de zoo allerbelangrijkste koloniale administratie, bij Hare levendige belangstelling in den bloei onzer Indische bezittingen en in Nederlands daarmede hand aan hand gaande welvaart, koestert de ondergeteekende wel is waar het vaste vertrouwen, dat Uwe Exellentie er toe zult gelieven over te gaan, op zijn voornoemd Request eene aan zijn verzoek gunstige beschikking voor te dragen; — maar hij acht het desniettemin nuttig voor de onderwerpelijke omvangrijke zaak, die immers met de ontwikkeling van Java's productief vermogen in een zoo naauw verband staat, zich met dit eerbiedig schrijven direct tot Uw HoogEdelGestrenge te wenden; wel verzekerd, dat het welslagen van zijn plan geheel zal afhangen van de daarvoor bij Uwe Excellentie zich vestigende overtuiging en inzigten.

Niets zal hem meer genoegen doen, dan wanneer het hem, zoo als hij vurig hoopt, mogt gelukken Uwer Excellentie's symphatie en veelvermogende medewerking in deze even moeijelijke als eervolle, en in hare gevolgen hoogst dankbare particuliere onderneming, te verwerven.

Alvorens nu tot het hoofdonderwerp zelf over te gaan, mag hij Uwer Excellentie niet ontveinzen, dat bij hem wel eens de ernstige bedenking is gerezen of niet juist *zijn persoon*, met de daar-

aan verbondene Indische antecedenten, der zake, voor die hij hier optreedt, hinderlijk zou kunnen geacht worden.

Aanvankelijk, en gedurende vele jaren van minder ruime denkwijze omtrent koloniale politiek, heeft dit bezwaar voorzeker bestaan. Thans echter — hij zegt het met een levendig gevoel van gerustheid en vertrouwen — heeft hij de overtuiging gewonnen, dat, na een tijdsverloop van zestien jaren, waarin omtrent zoo vele onderwerpen gedachten en oordeelvellingen zich wijzigden, het Opperbestuur genegen is geworden op de Besluiten, die omtrent hem op zeer jeugdigen leeftijd genomen werden, terug te komen; immers, de Uwer Excellentie bekende stappen, ten deze, ten zijnen behoeve door den Minister van Staat en van Kolonien den Heere J. J. ROCHUSSEN en door den Oud-Vice President van den Raad van Indie den Heere Jhr. J. C. REIJNST gedaan, en de bij U Hoog Edel Gestrenge omtrent des ondergeteekenden tegenwoordige verhouding tegenover het Bestuur bestaande even loijale als welwillende inzigten, zijn voor hem even zoovele punten van geruststellende verzekering, en tevens een hechte waarborg, dat het oogenblik nabij is, waarop de tegen hem genomene gelegenheids-besluiten *thans* zullen worden *ingetrokken*. — Het tegenwoordige Indische Bestuur ... betreffende met genoemde Hooge Staatsdienaren ... deszelfs advies bindt Uwe Excellentie ... Uwe Excellentie mag de voordragt tot aanstelling van eenen Indischen Landvoogd worden te gemoet gezien, die, homogeen denkende met Uwe Excellentie, gaarne zal hebben, dat genoemde gelegenheids-besluiten, *bij* zijne benoeming, door Uwe Excellentie worden ingetrokken en te niet gedaan.

Om niet in noodelooze herhalingen te vervallen, en van Uwer Excellentie's aandacht niet te veel te vergen, veroorlooft zich de ondergeteekende, met betrekking tot vele hoofd- en nevenpunten, zich te beroepen op zijne daaromtrent in zijn voormeld request aan Zijne Majesteit den Koning breedvoerig uiteengezette beschouwingen; — welk request hij als met dit schrijven één geheel uitmakende wenscht aangemerkt te zien.

Hij stelt zich daarom voor, in dit onderhavig schrijven eenige punten van meer bijzonderen aard nader toe te lichten, aangaande welke langen tijd uiteenloopende inzigten bestaan hebben, en welligt gedeeltelijk nog bestaan. Dit brengt hem in de eerste plaats tot de beoordeeling, in hoeverre in 't algemeen de aanleg van spoorwegen op Java zal geschieden voor *Staats-* dan wel voor *particuliere rekening.*

Te dien opzigte heeft de ervaring in andere landen geleerd, dat door *particulieren* en *voor particuliere rekening* voordeelig en spoedig wordt aangelegd en in exploitatie gebragt. Meestal genieten de Gouvernementen later het voordeel, dat die banen, na een zeker aantal jaren van winstgevende exploitatie, volgens de bij de concessie bepaalde voorwaarden, in hunne handen overgaan. Die gunstige voorwaarden zijn ook door den ondergeteekende in zijne aanvraag om concessie aan den Staat aangeboden.

Maar, brengen wij deze vraag over op de onderwerpelijke spoorwegen voor Nederlandsch-Indië, dan stellen zich al aanstonds voor particulieren aanleg luide pleitende beweegredenen op den voorgrond: immers sedert het wetsontwerp tot bekrachtiging van eeni[illegible] artikelen der concessie aan de heeren SLOET en REI[illegible] IN [illegible] n aanleg en de exploitatie van een [illegible] n spoorwegen in [illegible]land, door de Eerste Kamer werd verworpen, is ten vorigen jare bij wet er toe besloten dat die aanleg hier te lande zal geschieden voor rekening van den *Staat;* waartoe toch de batige saldo's van het Indische Budget de vereischte kolossale kapitalen zullen moeten fourneren. Deze omstandigheid alléén schijnt reeds afdoende te zijn, om in zich te sluiten de onuitvoerbaarheid van eenen door den Staat in 't moederland en in de Overzeesche gewesten *gelijktijdig* te ondernemen spoorw[illegible]bouw. Zoodanige onderneming zou, naar alle berekening, alras eene staking ondergaan, als het noodwendig gevolg niet alleen van gebrek aan 't benoodigd kapitaal, maar ook van gebrek aan 't vereischt geschikt personeel.

Bij de vele andere verbeteringen en groote werken, die het

Indisch bestuur voornemens is, op Java en deszelfs Buitenbezittingen in te voeren en ten uitvoer te leggen, — om alléén te gewagen van het uitdiepen van bijna alle de havens en derzelver beveiliging voor verzanding, en verder van de groote quaestie der slaven-emancipatie in West-Indië, die evenéens slechts door het brengen van zeer aanzienlijke geldelijke offers is te bewerkstelligen, — is het niet te denken, dat de Indische baten ooit zoo ruim zullen vloeijen, dat er nog kapitaal genoeg zou overschieten voor den gelijktijdigen aanleg van *Staats*-spoorbanen in het Moederland en in de Koloniën. — Twee zoodanige reusachtige ondernemingen *te gelijkertijd* van Staatswegen in werking gebragt, zouden zonder twijfel de materiële en intelligente krachten van onzen Staat te boven gaan. Zij zouden noodwendig meer dan den voorraad van stoffelijk en zedelijk magtsvermogen van een land, zoo klein als het onze, moeten absorberen. Het magtige Albion heeft zich zelfs nimmer aan de verwezenlijking van een zoo reusachtig plan op industrieel gebied gewaagd!

Dat die overtuiging ook bij ons te lande zich gevestigd heeft, dit bewees reeds het Koninklijk Besluit van 31 October 1852, waarbij voor *partikulieren* de weg voor spoorweg-aanleg op Java wordt geopend; en, wanneer van die gelegenheid tot dusverre nog geen gebruik kon worden gemaakt, — de schuld ligt waarlijk niet aan het gemis van particulieren ondernemingsgeest, maar daaraan, dat deze door al te bezwarende bepalingen aan boeijen gelegd, verlamd, althans ten eenenmale buiten staat gesteld werd werkdadig op te treden.

Maar er is meer: Nederland verwacht teregt groote dingen van den tegenwoordigen Minister van Koloniën, die het zoo duidelijk heeft uitgesproken, dat het tijdstip daar is, om — onder inachtneming der noodige voorzigtigheid — meer en meer uitbreiding van particuliere industrie in Nederlandsch-Indië te bevorderen en aan te moedigen. De ondergeteekende meent derhalve het vooruitzigt te hebben, de hoop te mogen voeden, dat ook de *spoorwegbouw door particuliere krachten* geheel zal vallen in den geest van Uwe Excellentie. Mogt nu, —

terwijl Nederland zich verheugt over de voorloopige uiting dezer ruimere inzigten, gedaan door het geachte Hoofd van het Koloniaal Departement, — het gevolg daarvan zijn, dat Java onder dit Ministerie met de zoolang gewenschte spoorbanen begiftigd werd, — voorwaar, deze uitkomst zou eene der schitterendste daden zijn van Uwer Excellenties ministeriële loopbaan!

De aanleg van spoorwegen [illegible] ude wel niet beter een van Uwer Excellenties meest humane voornemens met betrekking tot het inwendig beheer der kolonie kunnen in de hand werken, dan door de uitvoering van alle voor den spoorbouw benoodigde werkzaamheden, bij wege van *particuliere onderneming* te doen plaats hebben. De ondergeteekende verheugt zich innig, ook op dit punt homogene gevoelens met Uwe Excellentie te koesteren. Hij stelt toch voor, dat bij den, volgens zijne ontwerpen uit te voeren aanleg van spoorwegen op Java, als algemeen beginsel zal gelden, dat de bouw in *vrijen arbeid* zal worden ondernomen en dat alle daarbij aangestelde vrije arbeiders zullen worden aangenomen bij *afzonderlijke* overeenkomsten *met ieder hunner*. — Dat daartoe de handen niet zullen ontbreken, behoeft geen betoog voor Uwe Excellentie, die in de jongste beraadslagingen met 's Lands vertegenwoordiging heeft aangetoond, dat de Inlandsche bevolking op Java niet geacht moet worden verstoken te zijn van lust, zin en neiging voor vrijwilligen arbeid, mits die billijk beloond worde. Trouwens de Vorstenlanden zijn een krachtig sprekend bewijs, dat de Javaan niet ongenegen is in vrijen arbeid te werken. Kolossale waterleidingen en andere inrigtingen voor den landbouw zijn daar door particuliere landheeren met vrijwillig arbeidende handen aangelegd! Vrije arbeid heeft van Djocjocarta, dat in den Javaanschen oorlog zoo geducht geleden [illegible], en bijna ontvolkt werd, een der meest welvarende [illegible]n van Java gemaakt. Nog nimmer is uit dit gewest [illegible]et vernomen: „wij kunnen geen handen bekomen „om [illegible]en te bewerken, om in onze fabrieken te arbeiden!" Nog d[illegible] dagen vond men openbare vermelding gemaakt van den [illegible]or de inlanders te Demak en Grobogan tegen billijk loon, in vrijen arbeid, ondernomen hoogst aanzienlijken hout-

aanvoer ter stapelplaatse Penawangan. Soortgelijke berigten kwamen tot ons van Soerabaija, ter gelegenheid van de ophooging van het noordwestelijk gedeelte dier stad, en waarbij de vrijwillige koelies den aannemers letterlijk toestroomden. Dit had insgelijks plaats bij de uitbesteding van een havenwerk in diezelfde stad, waartoe zich binnen acht dagen 1500 vrije arbeiders hebben aangemeld, die het werk binnen het derde gedeelte van den, den aannemer gestelden, termijn voltooiden.

Ook op dit punt zullen derhalve de plannen van den steller dezer regelen geheel overeenstemmen met de inzigten van Uwe Excellentie; ook op dit punt zal de Javasche bevolking dus met dankbare harten het leggen van den eersten steen van den grooten spoorwegbouw begroeten!

Van meer ondergeschikt belang is voorzeker de vraag, welke *beweegkracht* op de spoorbanen zal worden in praktijk gebragt, die van den stoom of die van trekdieren. Te dien aanzien mag worden verondersteld, dat het beginsel van deze beide gemengde krachten zal worden aangenomen; dat die krachten, naar gelang van terrein en andere plaatselijke behoeften, gecombineerd zullen zaâmwerken. Den ondergeteekende is daarbij het geschiktst voorgekomen, dat de groote baan, die Java's hoofdlijn zal daarstellen en de daarop uitloopende voornaamste zijbanen door *locomotiven* zullen worden bereden; terwijl daarentegen het grootste gedeelte der op deze banen correspondérende nevenwegen, die meestal een moeijelijker terrein doorsnijden, hun locomotorisch element zullen moeten vinden in de *spierkracht* van paarden, ossen of karbouwen.

Een punt van gewigtiger aard is de beslissing of de voorkeur dient gegeven te worden aan den aanleg van *locale banen*, dan wel aan den aanleg van een *zamenhangend net van spoorwegen*. Maar ook in dit opzigt heeft men reden te veronderstellen, dat het laatstgenoemde plan meer zal strooken met de daaromtrent bij Uwe Excellentie bestaande zienswijze, volgens welke de wensch wordt te kennen gegeven: „om bij het aan-

„leggen van spoorwegen op Java naar een *vast en algemeen* „*plan te kunnen handelen.*" Hoe ware die wensch ooit in vervulling te brengen bij het vasthouden aan een systeem van *afzonderlijke* banen? Immers, locale banen zijn geïsoleerde, op zich zelf staande, banen. Elke geïsoleerde magt is een verbrokkeld, onvolledig stuk van een geheel, — niets meer dan een enkel onvermogend orgaan van een vermogend en volmaakt organismus. Isolement is op 't gebied der spoorwegen steeds een halve maatregel, ontoereikend en dikwerf schadelijk: want zoodra men eene landstreek begiftigt met eene spoorbaan enkel tusschen twee hoofd-eindpunten, — en men zal bij voorkeur juist die rigting kiezen, die terstond de grootste voordeelen aan de exploitatie belooft, — dan zal er eene, zeker niet gewenschte begunstiging ten believe van ééne baan, maar ten koste van alle overige rigtingen, bestaan; — men zal plaatselijke, maar niet algemeene, welvaart bevorderen; en, wat het ergste is, men zal daarmede juist het omgekeerde verkrijgen van 't geen een der gewigtigste voordeelen daarstelt van het versnelde stoom-vervoermiddel: namelijk die landstreken productief te maken, die het vroeger niet waren; — men zal de welvaart vermeerderen van landstreken, die reeds welvarend zijn; — men zal weinig doen voor min-toegankelijke landstreken, die slechts eenen spoorweg zouden behoeven, om welvarend te worden.

Overigens zal het plan van een *aaneengeschakeld spoornet*, waarvan, gelijk Uwer Excellentie bekend is, de ondergeteekende de eerste ontwerper is geweest, te gemoet komen aan dat gedeelte der aan den heer STIELTJES opgedragene instructie, waarin wordt aangewezen „dat de verschillende (spoor-) wegen uit het binnenland „van Java, naar de havens van afscheep, zullen worden ontworpen, „*met het oog op eene mogelijke latere verbinding onderling.*" Maar wanneer eene *latere* verbinding wezenlijk wordt beoogd, dan is het der zake voorzeker meer bevorderlijk, *zich van den aanvang af aan* op een standpunt te plaatsen, van waar men het toekomstig spoor-organismus met éénen blik overziet, in zijn geheel omvat en fiks de hand aan het werk slaat. Zoodoende zal het beoogde doel spoediger, beter, dat is vollediger,

algemeene beschaving, en als een kind van de nieuwere voortschreden op industrieel gebied, door den eisch van den tijd naar eindelijke behartiging en afdoening luide begon te verlangen.

Maar evenzeer in het oog loopend en diep te betreuren is het, wanneer men ontwaart, dat alle over dit gewigtig thema gewisselde gedachten, — dat alle daaromtrent verhandelde stukken, ingewonnen adviezen van daarmede gecommitteerden, — dat in één woord de aan 't beramen en overdenken besteedde kostbare tijd en krachten tot op heden nog tot geen het minste resultaat hebben geleid! De spoorweg-vraag, die de ondernemende gemoederen vermag te electriseren, schijnt als een somber en noodlottig gestarnte over Java's heerlijke landouwen te zweven. De eindelijke oplossing dier vraag, op welke Moederland en Kolonie met een zeer begrijpelijk ongeduldig verlangen den blik gevestigd houden, is daarom voorwaar wel eene aan Uwer Excellenties ministerieel bestuur voorbehoudene zeer schoone taak! Zij zal, naauwelijks *tot stand* gebragt, althans voorbereid, verzoenend de hand bieden tusschen het actieve tegenwoordige en een verleden vol inactie en teleurstelling.

Wat der heeren STIELTJES en DIXON's zending naar Java aangaat, men erkent daarin wel dankbaar het streven der Regering om tot de oplossing dier vraag te geraken; men doet evenzeer hulde aan de door het Gouvernement ten deze gedane gepaste keuze, als aan de uitstekende bekwaamheden der beide door haar gecommitteerde deskundigen; men gelooft ook, dat het plaatselijk onderzoek dezer mannen van het vak tot gewigtige rapporten aanleiding geven kan; — maar die zending staat het *inwilligen* van des ondergeteekenden verzoek niet in den weg. *Integendeel*, die inwilliging schijnt als bestemd, om zich aan die zending vast te knoopen. Om kort te gaan, welke gegronde verwachtingen *men* ook *moge* koesteren van de technische kundigheden en talenten der beide van Regeringswege gecommitteerde heeren, het kan niet anders, of hunne voortvarendheid zelf zou niet tot het doel kunnen leiden: steeds zal, bij aanleg *voor particuliere rekening*, technisch onderzoek *van wege par-*

en vooral ook met mindere kosten bereikt kunnen worden: men heeft van den beginne af te doen met slechts eene uitgelezene vereeniging van particulier kapitaal, bekwaamheid en veerkracht; het bestuur dezer vereende onverdeelde kracht zal in staat zijn, het geheele organisme te omvatten, bijéén te houden en — als eene „vis unita fortior" — eene waarlijk groote taak met roem en beleid tot een goed en alras vruchtdragend einde te brengen; — men vindt voor eene onderneming die gebaseerd is op een fiks aaneengesloten geheel, gemakkelijker kapitaal dan voor onderling afgescheidene banen met den aankleve van hunne concurrerende, uiteenloopende particuliere en locale belangen. In dit opzigt strekt ons onze nabuurstaat België tot een navolgenswaardig voorbeeld: het heeft bewezen, wat een klein land door zijn zamenhangend spoorwegnet in een tijdvak van slechts 30 jaren kan worden; welk eene ontzaggelijke vlugt het kan nemen, welke beteekenis zijne spoorbanen voor zijne maatschappelijke ontwikkeling en zijn politiek bestaan kunnen hebben!

Wat betreft de verschillende, sedert zoovele jaren bij de Regering ingediende, aanzoeken voor den aanleg van spoorwegen op Java, en de ook bij de Regering zelve bestaan hebbende desbetreffende plannen, vreest de ondergeteekende, slechts in overbekende herhalingen te zullen vervallen, wilde hij daarvan hier nog op nieuw een kritisch overzigt geven. Hij heeft dit onlangs gedaan bij een ingezonden stuk in het *Algemeen Handelsblad* van Woensdag 8 Mei jl. nº. 9167, waarvan hij zich veroorlooft, hierbij een exemplaar te voegen, en waarop hij tevens te dezer gelegenheid de vrijheid neemt zich te beroepen.

Bij eenen terugblik op het laatste vierde gedeelte dezer eeuw, is het in het oog loopend, hoe dit onderwerp zich èn bij het Gouvernement èn bij particulieren aanhoudend, en steeds weder met nieuwen aandrang, heeft weten geldend te maken. Hoe uiteenloopend ook de punten van uitgang en de geheele zienswijze waren, van beide zijden werd echter zeer duidelijk begrepen, dat het onderwerp, geboren uit de in onze eeuw zoo snel toenemende

wensch meer bijdragen, dan eene dadelijke in toepassing brenging van het eerste beginsel, waarop moet berusten de eerste hamerslag voor het groote werk; en van dit beginsel is de grondtrek het *verleenen der voorloopige concessie hier te lande.* Dit initief — hetzij den ondergeteekende veroorloofd dit gevoelen hier te uiten — kan en mag een Minister nemen, ook zonder voorkennis van het Hoofd van het Indisch Bestuur. Want, hoe prijzenswaardig ook het beginsel zijn moge, om, bij den officielen omgang tusschen den Minister van Kolonien en den Gouverneur-Generaal, als punt van uitgang te nemen, dat laatstgenoemde een *zelfstandig* staatsdienaar zij, — kan toch in praxi dit beginsel niet zoovér worden gedreven, dat de Gouverneur-Generaal als het ware als een *onafhankelijk* staatsdienaar zou mogen beschouwd worden. Neen, nevens eene volstrekte zelfstandigheid van den Gouverneur-Generaal in al wat van localen aard is, in al wat uitvoering betreft, laat zich zeer goed denken een krachtig initiatief van wege het Departement van Kolonien, en het behoort voorzeker wel tot de schoonste prerogativen, aan den ministerielen zetel verbonden, dat van eenen Minister kan uitgaan de eerste impulsie tot eenen grooten maatregel van algemeen Landsbelang.

In het schrijven, dat de ondergeteekende hierbij de eer heeft aan de ernstige en aandachtige overweging van Uwe Excellentie te onderwerpen, en dat hij aan dezelve niet dringend genoeg kan aanbevelen, vermeent hij *alle* punten, die zich bij het wikken en wegen eener zoo allergewigtigste zaak kunnen opdoen, *grondig* te hebben behandeld, en zoo *kort* maar tevens ook zoo *duidelijk* mogelijk te hebben uiteengezet.

Hij heeft er met zijn beste vermogen naar gestreefd, te betoogen, dat, zal de zaak van den spoorweg-bouw in Nederlansch-Indië eindelijk haar beslag krijgen, — waarnaar van alle zijden zoo reikhalzend verlangd wordt, — er bij het Opperbestuur hier te lande eene beslissing moet worden genomen, die de voorwaarde in zich sluit, althans eenen aanvang van *handelen* mogelijk te maken. Maar dan moeten ook de ondergeteekende, de aan

tiendier kapitaal aan bijeen brengen van dat kapitaal moeten voorafgaan.

Ziedaar, HoogEdelGestrenge Heer! eenige der redenen, waarom de ondergeteekende vermeent, er met niet genoeg eerbiedigen aandrang op te mogen wijzen, dat, zal er eindelijk een werkdadig begin gemaakt worden met den spoorweg-aanleg op Java, dat begin te minder zal behoeven te wachten op de rapporten van de voormelde heeren, omdat zijn verzoek, hetwelk dit eerste begin, het aanknoopen der voorloopige onderhandelingen en het ondernemen der voorloopige werkzaamheden, ten doel heeft, in geenen deele der lastgeving van den heer STIELTJES in den weg staat.

Maar, zoo het altijd waar is, dat eene *voorloopige* concessie *hier te lande* behoort ingewilligd te worden, het verleenen daarvan, kan, vooral *thans* het geschiktst *hier te lande* geschieden, nu de aldra nieuw te benoemen Landvoogd voor Neêrlandsch Indie nog in Nederland vertoeft, en men zich langs den weg eener grondige mondelinge bespreking der zaak, omtrent de hoofdpunten, die al dadelijk het meest urgent zijn, veel gemakkelijker kan verstaan, dan later langs den weg er correspondentiële gedachtenwisseling, van Nederland over Indië en terug naar het Moederland. Aangaande vele punten van gewigt voor het oogenblik en voor 't vervolg, kon men nu reeds met dien aanstaanden hoogen staatsdienaar persoonlijk confereren, — een onberekenbaar en niet terugkeerend voordeel, dat niet kan worden betwist.

Maar ook Uwe Excellentie heeft in hare jongste Memorie van Beantwoording uitgedrukt hoe wenschelijk het is alles te bevorderen wat strekken kan tot eene *bespoedigde behandeling van wel beraamde aanvragen om concessie*. Uwe Excellentie betreurt het: „dat eene zending, als den heer STIELTJES is opgedragen, niet reeds veel vroeger is bevolen, *ten einde de toepassing van het Koninklijk Besluit van* 31 *October* 1852 *te beter en te spoediger te kunnen doen plaats hebben.*"

Nu kan voorzeker niets tot de vervulling van dien schoonen

hem zich aansluitende kapitalisten en technische mannen, bevrijd worden van het belemmerend gevoel van onzekerheid, gelegen in iedere *Noote* verwijzing van den ondergeteekende naar den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië; — dan mag dat begin niet langer geheel afhankelijk worden gesteld van nadere rapporten uit Oost-Indië, — dan vertrouwt hij bovenal op 's Ministers erkende individuele onafhankelijkheid en hooggewaardeerde zelfstandigheid.

Mogt alzoo, in strijd met zijne verwachting, niettegenstaande het hoog dringende der zaak, Uwe Excellentie — uit overweging dat de beslissing der vraag: „of spoorweg-bouw op Java „voor Staats- dan wel voor particuliere rekening moet geschieden" moet worden uitgesteld, tot dat het des betreffende rapport van den Adviseur voor technische zaken, thans in commissie op Java, zal zijn uitgebragt en bij het koloniale Departement ingekomen, — er niet toe kunnen overgaan, om op des ondergeteekenden adres aan den Koning dd. 5/20 dezer, gunstig te rapporteren, — dan zij tot besluit bij dit schrijven verzocht:

Dat het Uwer Excellentie alsdan moge behagen, — onder voorbehoud, dat, wanneer gezegd rapport van den Adviseur voornoemd mogt concluderen tot den spoorweg-bouw van *Staatswege*, de Regering geheel vrij blijft om dien overeenkomstig te besluiten, — te vergunnen: dat, voor rekening van den ondergeteekende of zijner regtverkrijgenden, twee ingenieurs met verder personeel een plaatselijk onderzoek op Java instellen, en daartoe in overleg handelen met meergenoemden Rijks-Adviseur; onder toezegging, dat, bijaldien de Regering mogt besluiten den aanleg der Indische spoorbanen aan de *particuliere* industrie over te laten, alsdan met hem ondergeteekende in onderhandeling zal worden getreden, en daarbij als punten van uitgang zullen dienen de §§ A—V van zijn voormeld adres aan den Koning;

en wel met dien verstande, dat — de Regering er toe overgaande den bouw voor *Staats*rekening te

ondernemen, of de eventueel te voeren onderhandelingen niet leidende tot verleenen van concessie aan den ondergeteekende, — alsdan de door dezen laatste gemaakte kosten zullen worden gerestitueerd door den Staat, — hetzij dan ten laste van 's Rijks schatkist, hetzij van zoodanige andere particuliere onderneming, als welke eventueel de concessie zal hebben verkregen; echter tot een niet hooger bedrag dan van *f* 100,000 N. C[t]., en onder nadere goedkeuring door de wet, voor te dragen bij een afzonderlijk en zoodra mogelijk in te dienen wetsontwerp.

Hetwelk doende,

HoogEdelGestrenge Heer!

Van Uwe Excellentie

de zeer gehoorzame dienaar.

L. VAN VLIET.

III.

HISTORISCH OVERZIGT

VAN HETGEEN, MET BETREKKING TOT SPOORWEG-AANLEG OP JAVA, IN DEN BOEZEM VAN DE REGERING IS VOORGEVALLEN.

(Overgedrukt uit het Handelsblad van 8 Mei 1861.)

Meermalen werd dezer dagen ter sprake gebragt de wenschelijkheid, dat spoorwegen op Java mogten worden aangelegd. De vraag of die aanleg zou geschieden voor rekening van den Staat, dan wel bij wege van concessie voor particuliere rekening, of die zou worden ondernomen bij enkele gedeelten of naar een vooraf te beramen zamenhangend ontwerp, heeft sinds vele jaren een punt van beraadslaging uitgemaakt bij het Indische bestuur en bij het Ministerie van Koloniën.

Moge de nieuw opgetreden Minister nu tot handelen overgaan!

Wij laten hier volgen eene aantooning van hetgeen zoo al omtrent spoorweg-aanleg op Java officieel is verhandeld, sints den jare 1840.

1840, Aug. 15. Nota van den directeur der genie, generaal VAN DER WIJCK.

1842, Mei 28. Rapporten, consideratien en adviezen, welke geleid hebben tot het Kon. besluit van die dagteekening, gepubliceerd in de *Ned. Staats-Courant* van 6 Junij 1842.

1843. Consideratien en advies van den directeur der genie, generaal VAN DER WIJCK, *omtrent* losse aanteekeningen van den hoofd-ingenieur TROMP.

1844, Mei 25. Rapport, met daartoe betrekkelijke nota's van den luitenant-adjudant UHLENBEEK, thans inspecteur en chef van den Waterstaat op Java, en van den luitenant der sappeurs VAN DOLDER.

1844, Aug. 20. Depêche van den Gouverneur-Generaal aan den Minister van Koloniën, omtrent het rapport van 25 Mei 1844.

1845, April 2. Depêche van den Gouverneur-Generaal aan den Minister van Koloniën.

1845, Julij 23. Missive van den Minister van Koloniën, omtrent den geprojecteerden aanleg van een spoorweg met trekbeesten, in verband met welk project was genomen geworden het Koninklijk Besluit van 6 Junij 1842.

1846, Febr. en Julij. Rapport der Commissie van onderzoek, door den Gouverneur-Generaal ROCHUSSEN benoemd in Febr. 1846; uitgebragt in Julij 1846.

1847, Jan. Depêche van den Gouverneur-Generaal ROCHUSSEN aan den Minister J. C. BAUD, van Junij 1846; idem van den Minister J. C. BAUD aan den Gouverneur-Generaal ROCHUSSEN, van Oct. 1846; beiden verhandeld bij Ind. besluit van Jan. 1847.

1848, Dec. Rapport van den hoofd-ingenieur van het stoomwezen J. BENNETT, in commissie benoemd in Maart 1848, met de desbetreffende van den Gouverneur-Generaal uitgegane zeer uitvoerige ontwerpen tot aanleg van spoorwegen op Java, voor rekening van den Staat.

1851. Consideratien en advies aan den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië, ontradende den aanleg van spoorwegen op Java, bij wege van concessie voor particuliere rekening.

1852, October 31. Rapport aan den Koning en gewisselde stukken met betrekking tot het Koninklijk Besluit van dien datum, (*Indisch Staatsblad* 1853, N°. 4.)

1856, November 15. Rapport aan den Koning, met daartoe behoorende nota omtrent het aanleggen van spoorwegen op Java.

1858, Januarij 30. Nota van den directeur der burg. openbare werken te Batavia, UHLENBEEK, omtrent het verleenen van concessie tot den aanleg van eenen spoorweg van Batavia, over Tyicao, naar de vlakte van Bandong, tot Tjitalingka,

met waarborg van 5 à 6 pCt. rente, over een kapitaal van 18 millioen guldens.

1858, September 7. Depêche van den Gouverneur-Generaal Pahud aan den Minister van Kolonien.

1860, Junij 9. Rapport aan den Koning, en verdere gewisselde stukken, met betrekking tot de aanstelling en zending der Heeren Stieltjes en Dixon.

Uit deze lange reeks van stukken blijkt, dat van 1840—1860 er zeer veel officieel is geschreven, omtrent het aanleggen van spoorwegen op Java, dat talrijke commissien benoemd en adviezen ingewonnen zijn. Tot het daarstellen van spoorwegen is het echter niet gekomen.

Nadat reeds onder dagteekening van den 15 Augustus 1840 een nota van den directeur der genie, den Heer Generaal van der Wijck, betrekkelijk *spoorweg-aanleg* op Java, bij het Indisch bestuur was ingekomen, waren er bij de aanvaarding van het bestuur door den Minister van Staat, Gouverneur-Generaal, den Heer J. J. Rochussen, twee projecten voor spoorwegen op Java aanhangig.

Het *eerste* betrof eenen ijzeren spoorweg bestemd om te worden bereden met ijzeren wagens, getrokken door trekbeesten, tusschen Samarang, de Kadoe en de Vorstenlanden. De aanleg was bij Koninklijk besluit van 28 Mei 1842 goedgevonden, met bijvoeging dat die weg zoude tot stand kunnen gebragt worden bij wege van *bijzondere* onderneming, onder *bescherming* en met *eenige hulp* van het Gouvernement. Dit plan is in 1848 geheel opgegeven.

Het *andere* project gold een spoorweg tusschen Batavia en Buitenzorg. De Heer Tromp, Hoofd-Ingenieur te Batavia, had er losse aanteekeningen over ingezonden bij het Indisch bestuur. De Generaal van der Wijck had op die aanteekeningen geadviseerd. Dit advies was aan den Hoofd-Ingenieur Tromp medegedeeld, die daarop de zaak had laten rusten.

De Minister van Staat, Gouverneur-Generaal, Rochussen bragt het plan voor een spoorweg tusschen Batavia en Buitenzorg op

nieuw in behandeling, in Januarij 1846, weinige maanden na Zijne Excellentie's aanvaarding van het bestuur over Java. Eene commissie van onderzoek werd benoemd, in Februarij 1846. IJzerhout werd besteld van de Westkust van Borneo, Palembang en Riouw, in April 1846.

Terwijl er alzoo op Java sprake was van locaal-wegen, zonder stoom-vermogen, werd hier te lande aanzoek gedaan om concessie, ten einde, bij wege van particuliere onderneming, over te gaan tot daarstelling van *stoom*-spoorwegen op Java, aan te leggen naar een vóóraf te beramen zamenhangend stelsel, te ontwerpen door eene *gemengde* commissie; twee Ingenieurs door de Regering te benoemen en uit te zenden, twee aan te stellen door den Concessionaris en een door den handel en de ...ekarten op Java (daartoe door het Indische Bestuur in commissie bijeen te roepen).

Dit aanzoek ging uit van den Heer VAN VLIET, toen zeer onlangs uit Java verwijderd. De Gouverneur-Generaal ROCHUSSEN, wien daarvan kennis werd gegeven, bij missive van den Minister J. C. BAUD aan dien Landvoogd, nam daaruit aanleiding om geheel de zaak der spoorwegen in nadere overweging te nemen.

De uitslag daarvan is vervat in eene depêche van den Minister van Staat, Gouverneur-Generaal, ROCHUSSEN aan den Minister BAUD, hierop neêrkomende: „Het aanleggen van Spoorwegen op Java, namelijk van spoorwegen voor *goederen*, niet voor reizigers, is *noodig* en *mogelijk;* dit laatste zoowel wat het terrein als het benoodigde volk en geld aangaat.

„Die spoorwegen moeten *niet* door particuliere personen of ligchamen, maar door het gouvernement aangelegd *en* geëxploiteerd worden.

„Het Gouvernement moet vooraf een zamenhangend stelsel voor de aan te leggen spoorwegen beramen.

„Inmiddels zou moeten aangelegd worden de geprojecteerde spoorweg tusschen Batavia en Buitenzorg."

De beschikking des Konings op deze voordragt geschiedde bij depêche van den Minister BAUD, van Oct. 1846, verhan-

…eld bij Indisch besluit van Jan. 1847. — Aan den Heer VAN VLIET werd te kennen gegeven, „dat door den Koning, na den Gouverneur-Generaal te hebben gehoord, is beslist, dat aan geene particuliere of maatschappijen concessiën tot het aanleggen van spoorwegen in Neerlandsch-Indië zullen worden gegeven.”

Blijkens de depêche van den Minister J. C. BAUD aan den Gouverneur-Generaal ROCHUSSEN, „wenschte het opperbestuur niet in het algemeen te beslissen, dat het aanleggen van spoorwegen op Java nuttig en *noodig* is, maar zich te bepalen tot de beoordeeling van *elken* weg, waarvan de aanleg zal worden voorgedragen. Dit behoefde echter niet uit te sluiten het beramen van een zamenhangend stelsel van spoor… . Het Opperbestuur vereenigt zich met het gevoelen van den Gouverneur-Generaal, dat alle spoorwegen op Java *door de Regering* moeten worden aangelegd en beheerd. Voorts wordt bij die depêche als de meening van het Opperbestuur te kennen gegeven, dat iedere beschikbaarstelling van aanzienlijke fondsen te ontraden is, die aan de vervulling van dringender behoefte zou in den …eg staan, zoo als de voltooijing van drooge dokken en etablissementen voor de Marine, de aanschaffing van het materieel voor de wapening der vestingen, en dergelijken.

Dus geen aanleg van spoorwegen voor particuliere rekening, maar voor rekening van den Staat; geen aanleg voor rekening van den Staat, zoolang nog het daarstellen van andere openbare werken noodig is, zelfs niet van een locaal spoorweg zonder stoom-vermogen; dus jaren lang verschuiven; maar inmiddels commissien benoemen, om spoorwegen op het papier te maken!

Na het ontvangen van deze depêche werd door den Minister …n Staat, Gouverneur-Generaal, ROCHUSSEN, in April 1847, …t gegeven om de bestelling van hout, voor den geprojec…e…den spoorweg tusschen Batavia en Buitenzorg, buiten ge…o… te laten.

…et rapport der commissie, met het onderzoek omtrent het nut en de noodzakelijkheid van dezen spoorweg belast, wel…tul gedagteekend is Julij 1846, en ook de ten uitvoerlegging

van het project behandeld, was intusschen in advies gehouden en bleef zulks tot heden, schoon bij missive van Mei 1848 dit project andermaal is aanbevolen geworden.

In Maart 1848 werd uitvoering gegeven aan den wenk van den Minister BAUD, vervat in de depèche van Oct. 1846. Aan den Hoofd-Ingenieur van het stoomwezen op Java, den Heer J. BENNETT, werd opgedragen een zamenhangend stelsel van spoorwegen te ontwerpen.

Dit onderzoek zou worden aangevangen in December 1848 of in Januarij 1849. De Minister van Staat, Gouverneur-Generaal, ROCHUSSEN, uitte bij deze gelegenheid het gevoelen, „dat de aan te leggen wegen moesten ingerigt worden voor het vervoer van producten zonder groote snelheid, en voor het vervoer van troepen met redelijke snelheid, en de volgende rigting zouden moeten hebben: „Van Batavia zuidelijk langs Buitenzorg, tusschen de Salak en de Gedeh door, in de vlakte van Soekapoera. Van daar oostelijk door de vlakte van Bandong, tot men aan het gebergte van Limbangan stuit; dan oostelijk nabij de rivier Tjikandor, tot nabij Tjilatjap, door Zuid-Banjoemaas, bij Gembong door de bergketen van Karang-Bottang, naar Poerworedjo, van daar het zuiderstrand naderende in Djocjokarta, langs de hoofdstad van dien naam, en Klatte, naar Soerakarta. Van hier zou de Solo-rivier moeten worden gevolgd tot Ngawie en van Ngawie Z. O. naar de Kederie-rivier, als wanneer men zich in het vloedgebied van Soerabaija zou bevinden. Een spoorweg van Soerakarta langs Ngawie tot Soerabaija zou echter, naar het gevoelen van den Minister van Staat Gouverneur-Generaal, welligt nimmer noodig zijn, als de Solo-rivier voor de vaart te verbeteren ware." Omtrent dit punt werd dan ook nog een afzonderlijk onderzoek aan den Hoofd-Ingenieur BENNETT opgedragen, die daarop met eene door hem gebouwde stoomprauw die rivier van Soerabaija naar Soerakarta op en afvoer. Zijne bevinding was, dat de bedoelde verbetering uitvoerbaar zoude zijn.

In 1850 werd door den heer VAN VLIET teruggekomen op zijn aanzoek om concessie van 1846. Te vergeefs! „De Staat

over de eerste jaren der onderneming, — ook als eenige zekerheid gevende voor blijvende welwillendheid van het Indische bestuur, — geen kapitaal voor den aanleg van spoorwegen op Java, in Nederland is bijeen te brengen; *c.* dat omtrent de hoofdbepalingen eener concessie, vooral omtrent die van financielen aard, wel zoozeer hier te lande, waar de geldmarkt is, tot eenstemmigheid kan gekomen worden, als op Java, althans dat hieromtrent hier te lande gereedelijk overeenstemming met de Regering ware voor te bereiden; *d.* dat het staatsbelang niet verbiedt ontwerp-statuten goed te keuren, ten einde bij wege van naamlooze vennootschap kapitaal mogt kunnen worden bijeengebragt, om het terrein te doen opnemen, ontwerpen in kaart te doen brengen, begrootingen en berekeningen op te doen maken, enz.

Derhalve ware het voorzeker even rationeel als strookende met het belang van het algemeen geweest, wanneer de Regering hier te lande zich hadde bereid verklaard: 1°. Omtrent het verleenen van *voorloopige* concessie in onderhandeling te treden, en die te verleenen; 2°. ontwerp-statuten goed te keuren, ten einde mogten kunnen worden gedekt de aanvankelijke kosten, die aan het verwerven van definitieve concessie noodwendig moeten voorafgaan; een en ander behoudens nader overleg tusschen den Gouverneur-Generaal en den voorloopigen concessionaris, zoowel wat betreft het verleenen der definitive concessie, als der goedkeuring van de definitive acte van naamlooze vennootschap.

Deze eenvoudige, maar doeltreffende weg, om tot het daarstellen van spoorwegen op Java te leiden, werd niet door de Regering ingeslagen. Waarom niet? ook dit zij hier in het midden gelaten. Het gevolg was, dat er niets tot stand kwam, dat het bleef bij Javasche spoorwegen *op het papier.*

Inmiddels had de heer Pahud den ministeriëlen zetel verwisseld met het Gouverneur-Generaalschap. In zijne plaats kwam aan het hoofd van het Departement van Koloniën de heer Meijer, die later vervangen werd door den Minister van Staat, oud Gouverneur-Generaal van Nederlansch-Indië, den heer Rochussen.

zou op Java spoorwegen aanleggen": dus luidde de beschikking van den Minister PAHUD, op dat vernieuwde aanzoek.

Echter een groot jaar later, den 31sten Oct. 1852, werd door dien Minister aan Z. M. den Koning een besluit voorgedragen, waarvan art. 1 luidt: „Aan Nederlanders in Nederland of in Nederlandsch-Indië gevestigd, en die ten genoegen van onzen Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië, bewijzen daartoe de middelen te bezitten, *kan concessie worden verleend tot den aanleg van spoorwegen op Java.*"

Wat tot het voordragen van dit besluit moge hebben bewogen wordt hier in het midden gelaten. Enkel zij aangevoerd, dat meergenoemd Koninklijk Besluit geene vruchten heeft kunnen dragen, omdat de Regering zich naauw opsloot binnen deszelfs zeer engen letterlijken inhoud.

Telkens, wanneer het onderwerp der daarstelling van spoorwegen op Java bij den Minister van Koloniën ter sprake werd gebragt, was het resultaat van het onderhoud: „Wendt u tot den Gouverneur-Generaal, onder overlegging van kaarten, begrootingen en het bewijs dat het noodige kapitaal voorhanden is; — alvorens door den Gouverneur-Generaal concessie is verleend, worden hier te lande niet goedgekeurd eenige ontwerp-statuten, waarbij de spoorweg-aanleg op Java betrokken is; — hebben gegadigden voor eene concessie er niet uit eigene beurs de kosten voor over om degelijke ontwerpen te doen opmaken en in kaart brengen, dan moeten zij hun verlangen maar opgeven; — in geen geval moet op eenige waarborg gerekend worden," enz.

Het is echter onbetwistbaar: *a.* dat niemand genegen kan zijn tijd en geld te wijden aan eene onderneming, waarvan de eerste uitgaven hoogst aanzienlijk zijn — ligt eenige honderd duizend gulden bedragen zullen — tenzij er althans zooveel eenstemmigheid omtrent de hoofdbepalingen van concessie tot stand ware gebragt, dat zich redelijkerwijze laat verwachten, dat de concessie op aannemelijke voorwaarden zal worden verworven; *b.* dat het kapitaal, om spoorwegen aan te leggen, op Java niet voorhanden is, en dat buiten eenige rente-waarborg,

VAN VLIET, in 1846 en in 1850; met dat onderscheid echter, dat volgens de aanzoeken, door laatstgenoemden ingediend, zal worden geopereerd met een maatschappelijk kapitaal van slechts 10 à 12 millioen guldens, zoodat derhalve de gevraagde rente-waarborg slechts zal behoeven verleend te worden over *tienmaal kleiner* kapitaal dan dat van de combinatie REYNST. De heer VAN VLIET schijnt echter niet betrokken te zijn geweest bij het aanzoek van den heer Jhr. REYNST c. s.; althans wordt zijn naam er niet in genoemd.

Wat zal de nieuw opgetreden Minister van Koloniën doen? Zal deze voort blijven gaan op den weg sints ongeveer twintig jaren officieel betreden, en afwachten wat de heeren STIELTJES en DIXON zullen rapporteren, ter aanbeveling van den aanleg van *stoom*-spoorwegen, boven spoorwegen *te berijden met trekbeesten;* ter aanbeveling van aanleg en exploitatie voor *particuliere* rekening, boven aanleg en exploitatie voor rekening *van den Staat;* ter aanbeveling van aanleg *van een zamenhangend geheel van spoorweg-banen, door eene enkele krachtig zamengestelde directie*, boven aanleg van *een* of *meer* dadelijk veel voordeel belovende lijnen, door *afzonderlijke*, elkander welligt in den weg tredende directiën? Of zal de heer LOUDON terstond handen aan het werk slaan, en hen, die meermalen aanzoek deden om, onder redelijke voorwaarden, voor particuliere rekening op Java een *zamenhangend geheel van stoom-spoorweg-banen* daar te stellen en te exploiteren, uitnoodigen, zich onderling te verstaan, ten einde met hem te onderhandelen omtrent de voorwaarden waarop concessie zal worden verleend, en statuten zullen worden goedgekeurd voor eene op te rigten naamlooze maatschappij, om de uitvoering der concessie te verzekeren?

De tijd zal het leeren; gewis toch zal dezer dagen daartoe zijn aanzoek gedaan bij de Regering. Dat het vraagstuk geheel en al rijp is voor *dadelijke* oplossing, behoeft wel geen betoog meer voor hem, die deze lange aantooning van hetgeen er over is verhandeld, aandachtig heeft gelezen. Onbegrijpelijk zou het

De Heer ROCHUSSEN vatte, als Minister, weder het denkbeeld op, dat hij als Gouverneur-Generaal had voorgestaan. Geene stoom-spoorwegen, maar ijzeren wegen, om bereden te worden met ijzeren wagens, getrokken door buffels. Geen aanleg voor particuliere rekening, bij wege van concessie, maar aanleg voor rekening van den Staat. Eene Commissie werd benoemd, bestaande uit de Heeren STIELTJES en DIXON, om te onderzoeken, welke verbeteringen behooren te worden daargesteld in de vervoer-middelen op Java; — of deze zullen gedreven worden door stoom-vermogen, dan wel door trekkracht van buffels, ossen of paarden; — of dit moet ondernomen worden voor rekening van den Staat, dan wel, bij wege van concessie, voor particuliere rekening.

De benoeming en uitzending van de heeren STIELTJES en DIXON geschiedde in Junij 1860, nadat door den Minister van Staat, Minister van Koloniën, last was gegeven aan den Gouverneur-Generaal, om afwijzend te beschikken op een aanzoek van den Oud-Vice-President van den raad van Indië, den heer Jhr. J. C. REYNST c. s., onder dagteekening van 23 April 1858 ingediend [1]), om concessie tot den aanleg van 800—1000 Eng. mijlen spoorweg, over de geheele lengte van Java, met zijtakken, onder rente-waarborg van 5 pCt., over een kapitaal van *een honderd à een honderd vijf en twintig millioen gulden.*

De inhoud van het aanzoek van den oud-vice-president van den raad van Indië, den heer REYNST c. s., strookt in vele opzigten met hetgeen jaren lang schriftelijk en mondeling officieus was over en weder geschreven en over en weder gesproken, met betrekking tot de aanzoeken om concessie van den heer

[1]) In 1858 was ook nog afwijzend beschikt op een aanzoek van de O. I. maatschappij van administratie en lijfrente voor den aanleg van eenen ijzeren spoorweg, met wagens door paarden te trekken, van Batavia naar Buitenzorg, „om reden, dat zoodanig trekspoor niet aan de verwachting zou beantwoorden," terwijl een aanzoek van de heeren MACLAINE WATSON en Co. qq. door die heeren werd ingetrokken.

Een verzoek om te onderhandelen omtrent den aanleg van een spoorweg tusschen Pasaroean en Malang, werd van de hand gewezen, omdat de onderteekenaar geen Nederlander was; een ander verzoek daartoe, omdat een der aanvragers in 's lands dienst was.

zijn, dat de regering thans nog in besluiteloosheid zou blijven afwachten het indienen der rapporten van de laatstgenoemde commissie; hoe zij zou kunnen verantwoorden de daarover weder nutteloos en werkeloos verstrijkende tijd, en de teleurstellingen die bij den handel, bij de industriëlen en allen die bij Java's welvaart belang hebben, noodwendig moeten ontstaan, door het nog langer verschuiven dezer zoo hoogst gewigtige en *eindelijk afdoening* vereischende koloniale aangelegenheid.

Voorwaar, lang genoeg, zoo niet al reeds veel te lang, is er gedelibereerd en geconsidereerd, gecommitteerd en geadviseerd. Immers, met al dat zenden van geschreven stukken over en weêr is niets gewonnen dan het treurige bewustzijn, dat, in onze eeuw van verbazend snellen vooruitgang, een kostbare tijd, nagenoeg het *vierde eener eeuw*, nutteloos is verspild en doelloos is verloren gegaan! Mogt toch weldra het bewustzijn eindelijk ontwaken, dat het oogenblik daar is, dat de knoop, die het langdurige vraagstuk der spoorwegen op Java [illegible]ikt, met eene cordate hand moet worden doorgehakt, en dat de tijd van noodeloos en *dood geschrijf* moet plaats maken voor vrucht-aanbrengend zamenwerken en *levengevend handelen!*

IV.

's GRAVENHAGE 30 Augustus 1861.

Aan
den Gouverneur-Generaal van
Nederlandsch Indie enz. enz.

Excellentie!

De onder[illegible]kende heeft de eer Uwe Excellentie aan te bieden de o[illegible]volgende, hierbij gevoegde, gewaarmerkte afschriften van tusschen het Departement van [illegible]loniën en hem gewisselde stukken, betrekking hebbende t[illegible] het aanleggen en exploiteren, voor particuliere rekening, van een zamenhangend net van Stoom- en andere Spoorwegen op Java, waartoe de ondergeteekende begeert concessie te mogen verwerven; te weten:

a^1. Ministeriële Beschikking, ged. 29 Oct. 1846, L^a. A. n° 2.
a^2. Ministeriële Beschikking, ged. 27 Junij 1851, L^a. A. n° 20.
a^3. Ministeriële Beschikking, ged. 25 April 1861, L^a. A^{az}. n° 23.
a^4. Ministeriële Beschikking, ged. 25 Junij 1861, L^a. A^{az}. n° 34.
a^5. Ministeriële Beschikking, ged. 23 Julij 1861, L^a. A^{az}. n° 10.
b. Memorie aan Zijne Majesteit den Koning, ged. 5/20 Junij 1861.
c. Memorie aan Zijne Excellentie den Minister van Koloniën, ged. 22 Junij 1861.
d. Historisch overzigt van hetgeen, met betrekking tot spoorweg-aanleg op Java, in den boezem van de Regering is voorgevallen.

Zich gedragende naar luid der Beschikkingen, overgelegd onder Les a^3, a^4 en a^5, dd. 25 April, 25 Junij en 23 Julij 1861, en zich bereid verklarende te voldoen aan de voorschriften van het Koninklijk Besluit van 31 October 1852, gepubliceerd bij Indisch Staatsblad van 1853, n° 4, veroorlooft de ondergeteekende zich het bij zijne vermelde Memorie aan Zijne Majesteit den Koning gedaan en breedvoerig toegelichte verzoek om concessie, bij dezen aan Uwe Excellentie voor te dragen, en wendt hij zich thans tot Uwe Excellentie, verzoekende, dat het Uwer Excellentie gelieve te behagen:

de voorwaarden van concessie bij zijne meergenoemde Memorie aan Zijne Majesteit den Koning, sub. Les A—V aanbevolen, als met dit Adres aan Uwe Excellentie één uitmakende te willen beschouwen en dezelve in overweging te nemen;

zoo mede, hem te onderrigten hoe Uwe Excellentie verlangt, dat hij zal aantoonen de middelen ter beschikking te hebben, bedoeld bij Art. 1 van meergenoemd Koninklijk Besluit van 31 October 1852, gepubliceerd bij Indisch Staatsblad van 1853, n° 4;

als ook:

hetzij, aan Zijne Excellentie den Minister van Koloniën voor te dragen: dat het Zijne Excellentie gelieve te behagen met den ondergeteekende omtrent de vermelde voorwaarden in onderhandeling te treden:

hetzij, regtstreeks met den ondergeteekende omtrent die voorwaarden te onderhandelen; waartoe hij bereid is zich naar Java te begeven:

ten einde, nadat eenstemmigheid zal zijn tot stand gekomen omtrent de hoofdpunten van finantiëlen aard, en door den ondergeteekende zal zijn voldaan aan hetgeen Uwe Excellentie zult gelieven te beschikken

naar luid van art. 1 en volgende van meergenoemd Koninklijk Besluit van 31 October 1852, tusschen Uwe Excellentie en den ondergeteekende worde overgegaan, alle de voorwaarden vast te stellen waarop hem de meer vermelde concessie zal worden verleend, en de noodige overeenkomsten met hem te sluiten.

Hetwelk doende,

Excellentie,

Van Uwe Excellentie,

de zeer Gehoorz. Dienaar,

L. VAN VLIET.

V.

's GRAVENHAGE, 30 Augustus 1861.

Aan den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië, enz. enz.

Excellentie!

De ondergeteekende heeft de eer Uwer Excellentie aan te bieden de ondervolgende, hierbij gevoegde, *gewaarmerkte* afschriften van Beschikkingen van het Hoofd van het Departement van Koloniën, betrekking hebbende tot door hem bij het Departement van Koloniën gedane verzoeken: dat mogen worden ingetrokken en te niet gedaan de in der tijd, onder dagteekening van 6 Julij 1845 nº. 1ª. en van 24 Julij 1845 nº. 3, op Java, ten zijnen aanzien, genomen Besluiten; te weten:

a. Beschikking van 24 Sept. 1860, Lª A, nº. 24.
b. Beschikking van 25 Junij 1861, Lª Apz., nº. 35.
c. Beschikking van 31 Julij 1861, Lª Apz., nº. 13.

Zich gedragende naar luid der Beschikking van 31 Julij 1861, Lª Apz., nº. 13, en de vrijheid nemende Uwe Excellentie te verwijzen naar hetgeen — met betrekking tot zijn aanzoek, dat genoemde Besluiten mogen worden ingetrokken en te niet gedaan — wordt aangevoerd bij de memorie aan Zijne Excellentie den Minister van Koloniën, gedagteekend 22 Junij 1861, — van welke Memorie een gewaarmerkt afschrift is gevoegd bij zijn adres aan Uwe Excellentie, onder dagteekening van heden, om te mogen verwerven concessie voor den aanleg en

de exploitatie van een zamenhangend net van stoom- en andere spoorwegen op Java — welke §§ van deze memorie [1]) de ondergeteekende als met dit adres één uitmakende wenscht aangemerkt te zien: wendt de ondergeteekende zich thans tot Uwe Excellentie, verzoekende dat het Uwer Excellentie moge behagen, *het zij:*

de genoemde, ten aanzien van den ondergeteekende op Java genomen Besluiten, gedagteekend 6 en 24 Julij 1845, nes. 1a. en 3 in te trekken en te niet te doen, althans buiten werking te stellen;

het zij:

aan het Opperbestuur aan te bevelen tot deze intrekking en te-niet-doening, immers buiten-werking-stelling, over te gaan.

Hetwelk doende,

Excellentie,

Van Uwe Excellentie,

de zeer Gehoorz. Dienaar,

L. VAN VLIET.

---

[1]) Zie bladz. 28 en 29, hier voor.

AFSCHRIFT.

La. A, no 24.

VIa.

DE MINISTER VAN STAAT,
MINISTER VAN KOLONIEN,

Gelezen hebbende een rekest van L. van Vliet, wonende te 's Gravenhage, in dato 13 September 1860, strekkende ter bekoming van eene verklaring dat er, noch bij den Minister, noch bij den heer Jhr. J. C. Reijnst bedenkingen bestaan tegen de intrekking van de hem betreffende besluiten van den Vice-President van den Raad, waarnemenden Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indie, de dato 6 Julij 1845 no 1a. en 24 Julij 1845 no 3, zoo mede van de, in verband met die besluiten, sedert hier te lande, te zijnen aanzien genomen beschikkingen.

Gelet enz.

Heeft goedgevonden:

Aan den rekestrant, bij extract dezer, te kennen te geven: dat, ofschoon tegen de inwilliging van het door hem, bij rekest van 2 Junij 1860, gedaan verzoek tot intrekking der boven bedoelde besluiten en beschikkingen voorshands noch bij den Minister, noch bij den heer Jhr. J. C. Reijnst, oud Vice-President van den Raad, waarnemenden Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië geen bepaalde bedenkingen bestonden, echter op dat verzoek, blijkens de dezerzijdsche dispositie van den 8 Junij 1860, La. A, no 12, zijn gevraagd de consideratiën en het advies van den tegenwoordigen Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië.

's Gravenhage, 24 September 1860.

De Minister voornoemd,

Geteekend, ROCHUSSEN.

La. Apz., No. 35.

Vo.

DE MINISTER VAN KOLONIEN,

Gelezen hebbende enz.

Gelet op etc.

Heeft goedgevonden:

Aan den rekestrant, ten vervolge op de dezerzijdsche beschikkingen van 8 Junij en 24 Sept. 1860, L. Nes. 12 en 24, bij uittreksel dezer te kennen te geven, dat geene termen zijn gevonden, om zijn voorschreven verzoek in te willigen, *dewijl de Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië, als slotsom zijner overwegingen, ten gevolge der dezerzijdsche aanschrijving dd.* 8 *Junij* 1860, *heeft voorgesteld daarop eene afwijzende beschikking te nemen.*

's GRAVENHAGE, 25 Junij 1861.

De Minister voornoemd,

geteekend: J. LOUDON.

VIe.

DE MINISTER VAN KOLONIEN,

Gelezen hebbende een rekest van L. VAN VLIET, gedateerd 's Gravenhage den 15 dezer, daarbij, naar aanleiding der dezerzijdsche dispositie van den 25sten Junij jl. La. Apz., No. 35, verzoekende, om hem eene beschikking uit te reiken, waaruit blijkt:

in de eerste plaats, dat de Minister persoonlijk geen bedenkingen heeft tegen het intrekken en te niet doen der Indische Besluiten van 6 en 24 Julij 1845

Nos. 1a en 3, nopens zijne verwijdering uit Nederlandsch-Indië; en

ten andere, dat een nader verzoek daartoe behoort te worden gerigt aan den nieuw benoemden Gouverneur-Generaal, na diens aanvaarding van het Bestuur over Nederlandsch-Indië;

Gelet op enz.

Heeft goedgevonden:

Aan den rekestrant [1]), bij uittreksel dezer, te kennen te geven, dat, aangezien, in verband tot de bovenaangehaalde dispositie van den 25sten Junij La. Apz., No. 35, het in den aard der zaak ligt, dat nadere rekesten tot het intrekken der hem betreffende Indische Besluiten van 1845, worden gerigt aan den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië, het niet voegzaam wordt geacht vóóraf van des Ministers zienswijze te doen blijken *omtrent de door den Gouverneur-Generaal te nemen beschikking.*

'S GRAVENHAGE, 31 Julij 1861.

De Minister voornoemd,

geteekend: J. LOUDON.

---

[1])

'S GRAVENHAGE, 15 Julij 1861.

Aan

Zijne Excellentie den Heere Minister van Kolonien enz. enz.

Excellentie!

De ondergeteekende heeft ontvangen Uwer Excellentie's beschikking dd. 25 Junij 1861, Le Apz. No 35, op zijn adres aan het Hoofd van het Departement van Kolonien dd. 2 Junij 1860.

Die dispositie heeft hem zeer te leur gesteld: hij meende bij Uwer Excellentie's geopenbaarde beschouwingen en voornemens omtrent onze Oost-Indische aangelegenheden, er op te mogen rekenen dat het Uwer Excellentie, ter gelegenheid der voordragt aan Zijne Majesteit den Koning van een Landvoogd voor Nederlandsch-Indie, zou behagen ook aan Zijne Majesteit voor te dragen: het intrekken en te niet doen der hier bedoelde besluiten van den Vice-President van den Raad, waarnemenden Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indie dd. 6 en 24 Julij 1845 Nos. 1a en 3.

VI^d.

's GRAVENHAGE, 13 Augustus 1861.

Op last van Zijne Excellentie den Minister van Koloniën heb ik de eer enz. enz.

Zijne Excellentie heeft zich echter over Uwe belangen met den heer SLOET VAN DEN BEELE onderhouden.

De door U verzochte kopiën zullen, zoodra ze gereed zijn, aan U worden uitgereikt.

De Hoofd-commies,

Chef van het Kabinet des Ministers van Koloniën,

geteekend, G. H. A. ELLIOT BOSWEL.

Nu zijn er *drie* wegen voor hem open:

hij kan, — nu in de vervanging is voorzien van den Landvoogd, die adviseerde op zijn verzoek afwijzend te beschikken — Uwe Excellentie verzoeken: zijn adres dd. 2 Junij 1860 in nadere gunstige overweging te nemen;

hij kan, naar luid van artikel 2 van het Koninklijk besluit dd. 27 October 1850 nº 68, (gepubliceerd in de *Nederlandsche Staats-Courant* dd. 10 November 1860), zich tot Uwe Excellentie wenden met een bloot verzoek om een paspoort naar Nederlandsch-Indië;

hij kan, zoo als *thans* met betrekking tot zijn hier bedoeld verlangen, bij het Departement van Koloniën, doelmatig schijnt geacht te worden: van hier, een beroep doen op den nieuw benoemden Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indie.

De ondergeteekende stelt zich voor den laatstgenoemden weg in te slaan, maar alvorens uitvoering aan dat voornemen te geven zou hij wenschen, dat officieel mogte blijken van Uwer Excellentie's beschouwing, omtrent zijn meergemeld, bij adres van 2 Junij 1860, gedaan verzoek: hem is verzekerd, dat tot nu nimmer buiten uitdrukkelijken last of althans uitdrukkelijke aanbeveling van het Opperbestuur hier te lande, door een opvolgend Landvoogd, werd te niet gedaan of buiten werking gesteld eenige maatregel van een vroeger Landvoogd ten opzigte van een speciaal geval of persoon genomen, en uit Uwer Excellentie's beschikking dd. 25 Junij 1861, La A^{rr}. No. 35, ware — het zij den ondergeteekende geoorloofd dit in het midden te brengen — veeleer af te leiden, dat ook Uwe Excellentie van oordeel zijt, dat de hier bedoelde beslissing moet geschieden door het Opperbestuur hier te lande, dan dat des ondergeteekenden

VII

KONINKLIJK BESLUIT *van* 28 *Mei* 1842, *n*°. 207, *gepubliceerd in de Ned. Staats-Courant van* 6 *Junij* 1842.

WIJ WILLEM II, *bij de gratie Gods*, KONING DER NEDERLANDEN, PRINS VAN ORANJE NASSAU, GROOT-HERTOG VAN LUXEMBURG, *enz.*, *enz.*, *enz.*

Op de rapporten van onzen Minister van Kolonien van den 18den Mei jl., lett. A, n°. 25, en den 28sten Mei jl., lett. A, n°. 30;

Hebben besloten en besluiten:

Art. 1. Ter bevordering van het transport van produkten en goederen van Samarang naar Kadoe en de zoogenaamde Vorstenlanden van Java en vice versa, zal worden aangelegd een ijzeren spoorweg, bestemd om te worden bereden met ijzeren wagens, getrokken door buffels, ossen of paarden.

Art. 2. Deze spoorweg zal kunnen worden tot stand gebragt bij wijze

---

verzoekschrift dd. 2 Junij 1860, in stede van aan den Minister van Koloniën aan den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië hadde moeten gerigt zijn

Redenen waarom hij zich wendt tot Uwe Excellentie met verzoek, dat het Uwer Excellentie moge behagen:

Bij welwillende dispositie op dit adres, te doen blijken, dat er bij Uwe Excellentie evenmin bedenkingen bestaan, dat worde overgegaan tot het intrekken en te niet doen der meer besproken Indische besluiten dd. 6 en 24 Julij 1845, Nos. 1a. en 3, als bij Uwer Excellentie's voorganger aan het Hoofd van het Departement van Koloniën, den Minister van Staat ROCHUSSEN, blijkens dispositie dd. 24 September 1860 La A, n° 24, — zoomede dat Uwe Excellentie oordeelt, dat des ondergeteekenden schriftelijk verzoek daartoe, van hier, moet worden gerigt aan den nieuw benoemden Landvoogd, bij zijne aanvaarding van het bestuur over Nederlandsch-Indië.

Hetwelk doende enz.

Hoog Edel Gestrenge Heer

Van Uwe Excellentie

de zeer gehoorzame dienaar,

van bijzondere onderneming onder de bescherming der Regering en met zoodanige hulp van harentwege, als nader zal worden overeengekomen, onder de uitdrukkelijke toezegging voorts, dat de ondernemers gedurende een tijdvak van 25 jaren, zullen worden gehandhaafd in het uitsluitend bezit der Gouvernements-transporten tegen bepaalde prijzen en gevrijwaard tegen alle mededinging van een gelijksoortigen aard.

Art. 3. Onder de hulp van Gouvernementswege aan de ondernemers te verleenen, zal behooren:

a. Het bevorderen van den overvoer naar Java tot lage vrachten, van alle voor de onderneming vereischte benoodigdheden.

b. Het toelaten dier benoodigdheden aldaar zonder betaling van inkomende regten.

c. Het kosteloos afstaan aan de ondernemers van den gevorderden grond.

d. Des Gouvernements medewerking in het verkrijgen van materialen en werkvolk tot dezelfde prijzen, als door het Gouvernement worden betaald.

e. Het beschermen van de stationsgebouwen en verdere eigendommen der onderneming door alle ter beschikking van het Gouvernement staande middelen van politie; en

f. Het tot stand brengen door 's Gouvernements Ingenieurs van de gevorderde metingen en opname van het terrein, ter bepaling van de meest voordeelige rigting der aan te leggen wegen.

Art. 4. Voor of op den 1sten September aanstaande zal onze Minister van Kolonien alle, ten gevolge van ons tegenwoordig besluit bij hem ontvangen voorstellen en aanbiedingen met een beredeneerd verslag brengen ter onzer kennis, ten einde daarop naar bevind van zaken te beslissen.

's Gravenhage, den 28sten Mei 1842.

(*get.*) WILLEM.

De Minister van Kolonien
(*get.*) J. C. BAUD.

VIII.

KONINKLIJK BESLUIT *van* 31 *October* 1852, *n°.* 22 *gepubliceerd bij Indisch Staatsblad van* 1853, *n°.* 4.

CONCESSIE TOT DEN AANLEG VAN SPOORWEGEN IN NEDERLANDSCH-INDIE.

Besluit van den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indie, van den 26sten Januarij **1853**, *no.* **5.**

Gelet, enz.

Gelezen de missive van den Minister van Kolonien, van 20 November 1852 la. A n°. 21/829, te kennen gevende:

Dat, enz.

Dat Hij, Minister, gemagtigd is om den Gouverneur-Generaal:

1°. ter uitvoering te doen toekomen, afschrift van het Koninklijk besluit van 31 October 1852 la. H²², welks dispositief luidt als volgt:

„Art. 1. Aan Nederlanders in *Nederland* of in *Nederlandsch-Indie* gevestigd, en die, ten genoege van Onzen Gouverneur-Generaal van „*Nederlandsch-Indie*, bewijzen daartoe de middelen te bezitten, kan concessie worden verleend tot den aanleg van spoorwegen in *Nederlandsch-Indie*.

„Art. 2. Geene concessie tot den aanleg van eenen spoorweg in *Nederlandsch-Indie* zal worden verleend, dan nadat uit een speciaal onderzoek „zal zijn gebleken, dat de aanleg van zoodanigen weg, op de aangewezen plaats, nuttig en uitvoerlijk is.

„Art. 3. De voorwaarden aan eene concessie verbonden, worden in „elk voorkomend geval, tusschen Onzen Gouverneur-Generaal voornoemd „en de concessionarissen geregeld.

„De overeenkomsten betreffende de te verleenen concessiën worden gesloten met Onzen Gouverneur-Generaal voornoemd.

„Art. 4. Alle onderzoekingen, welke aan zoodanige overeenkomst „vooraf gaan, geschieden geheel door of ten koste van de concessionarissen, onder toezigt van het Gouvernement.

„Art. 5. De aanleg van iederen spoorweg in *Nederlandsch-Indie* en de „verdere werkzaamheden, daaraan verbonden, geschieden geheel door „vrije werklieden.

„Art. 6. De artikelen 6, 7, 8 en 9 van Ons besluit van 24 October

„1850 n°. 45, zijn bij het verleenen van concessien, wegens spoorwegen
„in *Nederlandsch-Indie*, van toepassing."

2°. Enz,

Gelet op Staatsblad 1851 n°. 6, bij hetwelk het Koninklijk besluit van 24 October 1850 n°. 45 is opgenomen.

Is goedgevonden en verstaan:

Van het vorenstaande aanteekening te houden.

Accordeert met het register der besluiten
van den Gouverneur-Generaal van
Nederlandsch-Indie.

De fung. Algemeene Secretaris,
(*get.*) DE WAAL.



Bij de uitgevers dezes verschijnt:

HET VAANDEL,

VERNIEUWD TIJDSCHRIFT

ONDER REDACTIE VAN

P. F. BRUNINGS,

Kapitein der Infanterie,

Met medewerking van de Heeren.

J. F. H. BOONACKER, J. BRAKEL, F. ERMERINS, A. J. A. GERLACH, J. HOEK, G. KELLER, J. C. J. KEMPEES, H. M. F. LANDOLT, A. C. LORENTZ, L. MULDER, C. M. H. PEL, A. POMPE, W. A. VAN REES, J. K. H. DE ROO VAN ALDERWERELT, F. L. RUDOLPH, J. SCHRAVER, A. J. VOORDUIN, A. W. P. WEITZEL EN VELE ANDEREN.

2e reeks, 2e jaargang, 1861—1862.

In deze en de vorige jaargang komt onder meer voor:

HERINNERINGEN

UIT DE

LOOPBAAN VAN EEN INDISCH OFFICIER

DOOR

W. A. VAN REES,

Gep. Majoor van het O. I. leger, schrijver van „Montrado," „het Nederlandsch Indisch leger in 1850", enz.

De prijs van het Vaandel per jaargang, zijnde 12 nos, die te zamen een fraai gr. 8o. boekdeel van 500 bladzijden met vier platen vormen, is slechts ƒ 3.60.
